POLSKA

FLOTA



NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Nr. 19 **Cena 1 zł.**

Z dniem 1 stycznia 1932 r.

POLSKA
Flota Narodowa

zacznie się ukazywać jako

miesięcznik

wychodzący pierwszego każdego miesiąca, pozostając nadal jedynem tego rodzaju wydawnictwem, bogato ilustrowanem, zawierającem aktualny materjał krajowy i zagraniczny i służąc niezmiennie idei

rozbudowy marynarki wojennej i handlowej

Prenumerata roczna **„Polskiej Floty Narodowej“** wynosić będzie **zł. 13.—** Pojedyńczy egzemplarz

zł. 1.20.—

Ceny ogłoszeń pozostają bez zmiany

POLSKA
FLOTA NARODOWA
ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ
WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 19. **Warszawa, 15 grudnia 1931 r.** **ROK I.**

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI
REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

ZIMOWY SZTORM



Atak fal na obmarznięte molo portowe

RZUT OKA WSTECZ

Miara czasu — rok kalendarzowy — zbliża się ku końcowi, budząc w myśli naszej refleksje na temat minionej przeszłości, zmuszając do zastanowienia się, co i jak czyniliśmy, dobrze, czy źle, w jakich warunkach kroczyliśmy do swego celu.

Czytelnicy naszego pisma na podstawie treści kilkunastu wydanych już Nr.Nr. „Polsk. Floty Narodowej" wyrobili sobie zapewne dokładne pojęcie o tem, czego pragniemy, do czego zdążamy. Jest myśl, idea, czasopismo idei tej służy, stara się szeroki ogół ludzi myślących zainteresować sprawami morza a w ostatecznej konsekwencji koniecznością utrwalenia i obrony tych spraw, które przodkowie nasi określali słowami: dominium maris.

Czytali artykuły, sprawozdania, kroniki, utwory literackie nielicznych naszych pisarzy, którzy mają prawo i mogą pisać o stosunkach i życiu ludzi morza — i zapewne cieszyli się w duchu, że tak gładko, pogodnie rozwija się praca nad leżącemi odłogiem ugorami naszej myśli społecznej: żadnego zgrzytu, żadnych skarg, żadnych polemik.. Znaczy, że nie było powodów ani do skarg, ani do polemik.

Pragnę na tem miejscu podzielić się z przyjaciółmi naszego pisma kilku myślami, które nasuwają się pod pióro w chwilach zastanowienia się nad warunkami, w jakich odbywała się praca nad utrwaleniem bytu Komitetu Floty Narodowej, a zarazem uchylić nieco zasłony, kryjącej kulisy tego widowiska — dla jednych, warsztatu ciężkiej pracy — dla drugich.

Nieprawdą jest, natomiast prawdą jest — nie pisaliśmy tak ani razu, chociaż mieliśmy do tego powodów tyle niemal, ile dni było w ubiegłym roku. Zastrzegam sobie prawo użycia po raz pierwszy tego pięknego zwrotu w poniższem zestawieniu moralnych „strat i zysków" K. Fl. N.

Zmieniony, zreorganizowany do podstaw Komitet Floty Narodowej powstał w lutym 1927 roku, a nie w r. 1920, jak głosili niektórzy zwolennicy fałszowanej prawdy. Ustawa o K. Fl. N. z r. 1920 opierała pracę Komitetu na kilkunastu wysoko w hierarchji urzędniczej i sejmowej postawionych osobach. Tak zorganizowany na mocy wspomnianej ustawy Komitet nie rozwinął żadnej działalności poza przyjęciem od publiczności pewnej ilości marek, rubli, mało wartościowych przedmiotów w postaci złoconych guzików od mundurów itp. W ciągu siedmiu lat nie zebrał się ani razu.

Dopiero zreorganizowany na mocy ustawy z r. 1927 K. Fl. N. stworzył możliwości pracy na tem polu miljonom obywateli — wszystkim ludziom dobrej woli i jasnego na rzeczy poglądu.

Nie 12 zatem lat istnieje K. Fl. N. ale 5 lat niespełna.

I to jest pierwsza prawda.

Co zrobił w ciągu tych pięciu lat, przyjaciołom i czytelnikom naszego pisma wiadomo.

Streszczę to w kilku słowach.

Obudził świadomość konieczności wciągnięcia do sprawy budowy floty morskiej całego społeczeństwa; powołał do życia na terenie Państwa z górą tysiąc swych filij z własnemi zarządami i komisjami rewizyjnemi; wciągnął w orbitę zainteresowania sprawą budowy wielkiej floty morskiej z górą pół miljona członków; dotarł do wszystkich niemal sfer i ugrupowań społecznych, organizując nowe Koła w województwach, powiatach, gminach, wśród nauczycielstwa, duchowieństwa, wojska, kolejarzy, ziemian, pocztowców, sfer sądowniczych, kupiectwa, „Sokoła", Straży Pożarnych i wielu innych organizacyj; ofiarował wreszcie Państwu piękny i wielki żaglowiec szkolny „Dar Pomorza" — chlubę obecnie naszej marynarki handlowej.

Przed rokiem 1927 nikt tej konieczności nie głosił.

I to jest druga prawda.

Jak gospodarzył K. Fl. N.? Gospodarzył oszczędnie.

Nie miejsce tu na bilansy i zestawienia buchalteryjne. Przytoczę jednak parę cyfr, które będą odpowiedzią na powyższe pytanie.

Jak wiadomo, w każdej instytucji lub towarzystwie, na podstawie spodziewanych wpływów w nadchodzącym nowym roku działalności instytucji, przewiduje się pewną kwotę, którą wolno jest wydatkować bez odwoływania się do walnego zebrania. Ten rachunek spodziewanych wydatków po polsku nazywa się preliminarzem budżetowym.

K. Fl. Nar. każdego roku miał też taki, zatwierdzony przez najwyższą swoją władzę, preliminarz.

Stwierdzam, że ani jednego roku z ubiegłych czterech lat swego istnienia nie przekroczył preliminarza budżetowego, każdego roku natomiast zaoszczędził coś z niego. I tak, w roku 1929 z preliminarza wydatków zaoszczędził okrągło 12 tysięcy zł., w r. 1930 — 16 tys. zł., zaś w r. 1931, który nie jest jeszcze zamknięty, ale ma się już ku końcowi i liczbę ogólną na podstawie ksiąg buchalteryjnych można już wyprowadzić — oszczędność wyniesie około 15 tys. złotych. Nadmienię jeszcze, że ogólne kwoty zbiórek wzrastały z roku na rok i w roku 1930 wyniosły 668.033 zł. 76 gr.

I to jest trzecia prawda.

Zkolei należy jeszcze poświęcić słów kilka warunkom, w których odbywała się żmudna, codzienna praca K. Fl. N. — owej atmosferze, która go otaczała, jednym rzutem oka objąć zakulisową stronę warsztatu pracy.

Niech mi przyjaciele K. Fl. N. wybaczą, że zamącę ich pogląd na rzeczy, wyrobiony na podstawie lektury naszego czasopisma i olbrzymiej ko-

respodencji listowej, w której również nigdy nie było wzmianki o walce.

Warunki pracy — nie mam na myśli warunków fizycznych, które miejscami też bywają lepsze, lecz stosunki moralne — wa- runki te były nad wyraz ciężkie. Nie chcę powiedzieć — najgorsze, gdyż wiem, że niema takiej złej sytuacji, od której nie mogłoby być gorszej.

Komitet Floty Narodowej od samych niemal początków swego istnienia otoczony był przez całe zastępy ludzi niechętnych, którzy z roku na rok występowali coraz agresywniej, w roku zaś bieżącym działalnością swoją przekroczyli granice stosunków normalnych. Puszczono w ruch plotkę, potwarz, przekręcanie faktów, wieloznaczące napomknienia o charakterze oszczerstwa, obchodzono redakcje czasopism, starając się je uczynić narzędziami swych knowań, stwarzano „agencje prasowe", które w pierwszym swym biuletynie wypisywały na K. Fl. N. paszkwile, a drugiego nie miały już czasu wypuścić, ponieważ były zamykane przez Komisarjat Rządu, rozsyłano bezpłatnie po kraju w setkach czy tysiącach egzemplarzy niecne paszkwile (za czyje pieniądze?), byle tylko podważyć zaufanie do K. Fl. N. i powstrzymać jego rozwój itd. itd.



Wspaniały okręt szkolny marynarki argentyńskiej „Presidente Sarmiento"

Chwilami to, co się działo wokół K. Fl. N. miało charakter jakiejś makabrycznej hecy z sabatu czarownic.

Mam za sobą kilka dziesiątków lat pracy społecznej w byłych różnych zaborach Polski, ale takich stosunków, jak te, w których wypadło mi prowadzić prace K. Fl. N., nie spotykałem nigdzie.

Jedynie świadomość tego, iż jestem u początków wielkiej pracy o znaczeniu państwowem, którą przyszłe pokolenia ocenią i rozwiną, dodawała mi sił do wytrwania na stanowisku i dążenia do ugruntowania idei wśród miljonowych rzesz Państwa.

I rzesze te odezwały się. Zrozumiały znaczenie wielkiego czynu, przed którym jak przed fatum stanęło społeczeństwo, i pośpieszyły z pomocą. Tysiąc z górą filij K. Fl. N. w ciągu lat czterech z okładem najlepszym są stanu rzeczy wyrazem. W Polsce nie codziennie się takie rzeczy zdarzają.

Prasa prowincjonalna zareagowała żywo: chętnie zamieszczała odezwy, komunikaty i sprawozdania K. Fl. N., oświetlając sprawę budowy floty morskiej własnemi artykułami, zachęcając obojętnych do czynu. Stołeczna natomiast prasa nie doceniła doniosłości zadania. Mniej więcej raz do roku „około Wielkiej Nocy" tam i ówdzie ukazywała się nic nie znacząca wzmianka petitem, poczem prasa powracała do spraw dnia powszedniego. Kiedy się czytało tasiemcowe artykuły, ciągnące się przez kilka numerów pisma o znaczeniu sportu wędkarskiego w Polsce, miało się wrażenie, że stolica — mózg i serce kraju — nie rozumie najdonioślejszych zagadnień życia, że nie jest sercem, lecz wątrobą Polski.

Magistrat miasta Brodnicy — jest takie miasto małe, nieduże na Pomorzu — wyasygnował na budowę floty 26 tys. zł. Taka Brodnica, taka fabryka w Bielszowiciach, taka gmina Szczawin, pow. Gostyniński, w której uchwałą Rady Gminnej wszyscy gospodarze zostali opodatkowani w wysokości 1 zł. rocznie na rzecz budowy floty (bez przesady, historyczna uchwała) napawają otuchą, że po dziesięciowiekowym zastoju Polska ocknie się i siłami całego społeczństwa wystawi flotę morską, godną Jej międzynarodowego znaczenia, że ostoi się na swoim skraw ku wybrzeża, a przez nie — na morzach całego świata.

W głębokiem tem przeświadczeniu, nie zrażając się przeciwnościami, o których wyżej była mowa, kończymy piąty rok swej pracy, by zacząć szósty z tą samą wiarą i wytrwałością.

MARJUSZ ZARUSKI

Wszystkim naszym Prenumeratorom, Czytelnikom i Przyjaciołom składamy serdeczne życzenia wesołych świąt Bożego Narodzenia.

Redakcja i Administracja Polskiej Floty Narodowej

SZKOŁA ŁOWIENIA WIATRU

Na końcu mola rybackiego w Gdyni, tuż przy łamaczu fal wzniesiono wysoki i przestronny barak drewniany, z wyglądu przypominający hangar, na którym widniał napis „Ośrodek morski Państwowego Urzędu W. F. i P. W.“. W baraku i trzech obok stojących namiotach mieścił się morski kurs żeglarski, pod wytrawnem kierownictwem gen. Zaruskiego. Załoga kursu składała się zarówno z członków klubów wodnych jak i harcerzy. Mimo różnicy wieku i obyczajów cała brać żeglarska zżyła się wkrótce z sobą doskonale, tworząc jedną koleżeńską wiarę. Trudno było się niezżyć. Przedewszystkiem umundurowali nas wszystkich w drelichy, tak, że „drucha“ od „kolegi“ rozróżnić można było jedynie po lilijce na berecie. Pozatem wprowadzono tryb życia wojskowy. Rano o 6-ej pobudka poczem mycie się, ubieranie, słanie łóżek, gimnastyka, a wreszcie śniadanie. Od 8 do 1/2 12 wykłady dwuch poruczników marynarki handlowej Pp. Witkowskiego i Kuczyńskiego z dziedziny nawigacji, locji, praktyki morskiej, meteorologji, sygnalizacji i t. p.

Z zajęć praktycznych bywały o tej porze roboty linowe. Nigdy nie przypuszczałem, iż może być taka rozmaitość węzłów. Naprawdę — wieki doświadczenia całych pokoleń żeglarskich musiały się składać na te pomysły okrętek ,zacisków, splotów czy bencli, sprytnie i celowo skombinowanych, każdy dla spełnienia innego zadania. Już po kilku lekcjach pletliśmy koronkowe wprost odbijacze spełniające role poduszki przy przybijaniu statków do kamiennego mola, węzły zaś wiązaliśmy z zamkniętemi oczami. Wtedy to dowiedziałem się, że istnieje pewna kategorja ludzi lądowych upośledzona specjalnie pod względem pojętości wiązania węzłów. Jeden z kursantów przedstawił wykładowcy zawiązany przez siebie węzeł do sprawdzenia. Porucznik rzucił nań okiem i zawyrokował:

— Węzeł murarski.

Przyglądaliśmy się mu z zaciekawieniem.

— Do czego służy taki węzeł, panie poruczniku? — zapytał szczęśliwy choć przypadkowy twórca wspaniałego węzła.

— Do niczego. Przecież murarz nie potrafi żadnego węzła zawiązać.

Po obiedzie rozpoczynała się najistotniejsza część kursu — ćwiczenia na wodzie. Przez wąskie przejście basenu rybackiego jeden za drugim wypływały jachty na morze. Śmigłe, zwrotne, posłuszne na każde skinienie steru. Pięć białych grot żagli wydętych wiatrem, jak potężne piersi, które nabiorą powietrza, sunęło po szerokiej i wolnej płaszczyźnie morza. To rozpościerały się szeroko jak skrzydła łabędzie, gdy szły pełnym wiatrem, to pochylały się ku wodzie coraz niżej, iż zdawało się, że przewrócą ostatecznie jacht, gdy wypadł im kurs z półpełnym, to znów szły proste i ostre prąc na wiatr. Człowiek za burtą, stawanie w dryf, wyrzucenie się i ściągnięcie z mielizny, podejście do mola, utrzymywanie sygnalizowanego szyku — oto były najbardziej podstawowe ćwiczenia naszej małej floty. Czy łowić wiatr pełnemi haustami, czy prześlizgnąć się po nim tylko powierzchnią żagla, czy nawet wyprószyć go zupełnie z żagli to już należało do zadania żeglarza siedzącego przy sterze. Jeżeli zadanie było trudniejsze lub nowe — pomyłki uchodziły mu pobłażliwie. Ale niechno ktoś przekroczył jakąś kardynalną zasadę żeglarską — miał wtedy za swoje. Język marynarski podobny szoking na wodzie określa słowem:

— Lampa!

Lamp unikał każdy jak ognia, ale trudno by początkującym nie przytrafiło się coś od czasu do czasu.

Pewnej nocy elektryzująca wiadomość pozrywała nas z łóżek: Jacht fiński fale wyrzuciły na mieliznę w basenie pasażerskim! W kwadrans potem ochotnicza załoga ratunkowa z por. Kuczyńskim odbiła na szalupie od mola.

Okazało się, że w nocy pękł łańcuch kotwiczny fińskiego jachtu a fale zdryfowały go ku brzegowi. Teraz siedział na piachu a każda wzdymająca się fala podnosiła go do góry i osadzała coraz lepiej, tłukąc kilem o dno. Podobna sytuacja jest dla statku bardzo niebezpieczna, gdyż gwałtowne wstrząsy mogą poważnie nadwyrężyć jego pudło, przeto natychmiast zaalarmowano holownik portowy celem ściągnięcia Fina z piasku.

Jach siedział tymczasem już dobrze na mieliźnie, gdyż holownik rwał jedną linę po drugiej nie mogąc go ruszyć z miejsca. Dopiero po przechyleniu jachtu na bok zsunięto go z niebezpiecznego piasku. Nazajutrz poszliśmy go oglądać w doku, gdzie dokonywano oględzin i poprawek. Miał smukłe, niezwykle szlachetne linje. Załoga, którą stanowiła oprócz 4 panów również i 1 pani odnosiła się do nas bardzo sympatycznie, nic więc dziwnego, że wykryto potem plany dezercji wśród kursantów.

Przy zajęciach, które wypełniały cały dzień, czas mijał błyskawicznie szybko i kurs zbliżał się ku końcowi. W końcu trzeciego tygodnia wszystkich zaczęły zaprzątać dwa pytania: jakie będą egzaminy i czy przyjdzie z montażu jacht „Junak“, którym mieliśmy odbyć dłuższą podróż.

Przed egzaminem, na który zjeżdżała cała komisja, trzeba było zajrzeć do książek, przejrzeć notatki, przerobić trochę obliczeń. A że czasu było mało, więc grupki „wkuwających“ przesiadywały i po nocy, sennie kiwając się przy świeczkach i naftowych lampkach. Ale humorek jest, bo gdzieby go nie było jak nie wśród żeglarzy.

— Czy znacie kolego zasadnicze pytanie z meteorologji? — Jakie? —

— Co to jest wiatr?—Jakto nie wiecie. Jest to powietrze, któremu się spieszy.

Egzaminy nie kazały na siebie czekać, natomiast montaż „Junaka“ przewlekał się z dnia na dzień, zmniejszając tem samem naszą podróż do coraz krótszego czasu. Aż nagle pewnego popołudnia, gdy wszystko siedziało za stołem przy kolacji, ktoś krzyknął: „Junak“ jedzie! A wtedy całe bractwo jak się nie porwie! Z hangaru jak wymiótł! Wszystko co żyło oblepiło łamacz fal wpatrzone w zbliżający się jacht: „Junak“ zaś szedł z całą powagą prezentując swoją wspaniałą krzepką budowę i zachwycając oczy lśniącym, schludnym wyglądem.

— Motor probują. Jutro pewnie już będzie gotów — pocieszaliśmy się między sobą. Ale to jutro miało być dopiero za dwa dni a gdy nadeszło nie wierzyliśmy dopóki nasze nogi nie stanęły na pokładzie!

A więc nareszcie! Więc to już naprawdę pojedziemy na otwarte morze, to wymarzone morze, pełne dziwnych zjawisk i przygód?! Generał Zaruski, który objął jacht jako jego kapitan, uśmiechał się z zadowoleniem, widząc u nas taki młodzieńczy zapał, a oficer nawigacyjny, porucznik Kuczyński pokpiwał sobie nawet zlekka, choć w samej rzeczy skrycie radował się ten urodzony żeglarz na samą myśl o podróży.

Odprowadzeni przez wszystkie nasze jachty z ośrodka, z żaglami wypchanemi wiatrem przesu-



Zimowy połów ryb w zatoce Puckiej. Rąbanie przerębli

nęliśmy się koło Helu a potem wzdłuż północnego brzegu półwyspu.

I tak zaczęło się nowe życie, zupełnie jakieś inne, odmienne od lądowego. Kierunek i siła wiatru, znaki wodne, latarnie i wieże na brzegu, mijane okręty, światła, fale — czy to może interesować kogokolwiek z lądu, dla którego nie ma to znaczenia? Dla nas zaś pusta, zdawało by się, płaszczyzna wodna była tak gęsto zaludniona temi ważnemi szczegółami, iż oko zawsze miało coś do roboty szukając i odkrywając. Cała załoga — nie licząc dowództwa, mechanika i kucharza — składała się z 13 ludzi i dzieliła się na dwie wachty pełniące swą służbę co 4 godziny. Koje czyli łóżka były wspólne, każda dla dwóch, tak że gdy jedna wachta szła na pokład, druga miała prawo do ich używania. Rygor służby wnet pochwycił nas w swoje tryby a wachty pilnowały się nawzajem co do punktualności i zakresu pracy.

Na samym początku podróży, wyszła z pod pokładu fatalna nowina: zamiast konserw różnorakich dostarczono w skrzynkach wyłącznie i jedynie pasztet. Gdy przychodził obiad lub kolacja, intendent wzdychał, lecz za każdym razem na stół nieodmiennie wyjeżdżał pasztet. Pasztet na zimno, pasztet na gorąco, solony, pieprzony z cebulą lub bez — zawsze pasztet we wszelkich odmianach. Na szczęście wszyscy cieszyli się rekinowym apetytem, zmiatano więc ten specjał stale bez najmniejszego szemrania. Czy taka rzecz byłaby do pomyślenia na lądzie? Nigdy — z pewnością wybuchłby bunt.

A tymczasem „Junak" popychany słabym wiaterkiem oderwał się pierwszej już nocy od brzegów niemieckich i ruszył wprost na Bornholm. Byliśmy zatem nareszcie na szczerem morzu i jedynie kompas decydował o naszej orjentacji.

Wachty nocne są albo błogosławione, gdy się śpi, albo też psie, szczególnie gdy wypadają od 12—4 godz. Po całodziennej krzątaninie kleją się wówczas oczy i człowiek przeklina wszystko na czem świat stoi a godziny wloką się jak karawan. Wachta zaś o świcie od 4—8 jest tem specjalna, że załoga musi wyszorować pokład i przyprowadzić wszystko do porządku.

Przyznam się, iż nigdy nie celowałem w robieniu porządków, ale tu wyszkolili mnie na całe życie. Bo głupstwo, że każą człowiekowi coś pomalować, oskrobać lub wyczyścić — ale szorowanie pokładu przy pomocy cegły, piachu i wody to jak żyję poraz pierwszy robiłem coś podobnego. Ładne mi szorowanie — właściwie było to heblowanie desek cegłami. Po takiej czynności traci się najmniej kilogram żywej wagi, — kuracja za darmo, gdy tymczasem na lądzie zakłady lekarskie każą sobie słono za nią płacić.

Takie gruntowne oczyszczenie trzeba było przeprowadzić przed przybiciem do mola portowego miasteczka Rönne na Bornholmie. Kilkogodzinny wypad na ląd był solidnie zasłużony, załoga też prysła na wszystkie strony jak Rönne szerokie i długie. Każdy szedł według swego upodobania — jedni by zjeść coś innego niż pasztet, drudzy by oglądać zabytki, inni by przypatrzeć się pięknym rönnowiankom. Okazało się potem, że jeść dają dobrze i dużo choć drogo, miasteczko jest pięknie położone, czyste i bardzo miłe, ludność uprzejma, ale rennowianki nieosiągalne, gdyż wszystko co żyje na wyspie jeździ na rowerze.

— Do kobiety nie podejdziesz bez roweru — zwierzał mi się jeden zawiedziony — bo i jak, chybaby za nią trzeba truchcikiem biegać. Po południu odbijamy od gościnnego Rönne. „Junak" okrąża teraz wyspę, która od zachodu i północy spada do morza urwiskami skalnemi, sztormowanemi przez białogrzywiaste fale. Na szczytach zalesionych widać sanatorja, ruiny zamku, oraz jasne, uśmiechnięte wille letniskowe. Spotykamy wrak t. j. porzucony okręt, przechylony na bok, widocznie osiadły na skale lub mieliźnie. Na łagodniejszych skłonach gór zielenią wabią łąki, na których pasą się krowy, chodzące tu równą tyraljerą. Jak się potem wyjaśniło wszystkie krowy przywiązane są do pod rząd powbijanych kołków skąd powstaje wrażenie niesamowitego porządku w stadzie.

Zmierzch powoli przesłania nam piękną wyspę. Po ciemku już dojeżdżamy do wysepek Nexö i tu łapie nas zupełna cisza. Martwa fala bierze w swe objęcia statek, który traci wszelką siłę i schodzi własnowolnie z kursu. — Panie poruczniku — zwraca się do oficera jeden z załogi — co robi się na morzu, gdy przychodzi taka cisza? — Uwiązuje się za nogę jednego z załogi i wyrzuca za burtę. Podobno to pomaga i sprowadza wiatr.

Jeżeli chodzi o podobne przesądy żeglarskie jest takie mnóstwo, że na wołowej skórze by ich nie spisał. Kobieta na pokładzie — nieszczęście, gwizdanie sprowadza burzę, brak szczurów wróży katastrofę i t. p. i t. p. Dobrze, że już nie żyjemy w tych czasach gdy ta cała czarna magja decydowała o niejednem — chociaż i dziś...

Za burtę nikogo nie próbowaliśmy wyrzucać lecz za to chcąc nie chcąc trzeba się było uciec do pomocy motoru. Nad ranem spadła nagle, bo w ciągu kilku zaledwie minut, mgła, rzekłbyś, zakreślił ktoś mleczne koło wokół jachtu, poza którem nic widać nie było. Powstaje tedy uczucie cie-



Zimowy połów ryb w zatoce Puckiej. Połów węgorzy

kawości a zarazem niepewności. Na dziobie statku siedzi żeglarz z długim rogiem i porykuje regularnie co minutę. Przez pewien czas ryczał tylko nasz róg, aż nagle dość blizko odpowiedziała mu poważna syrena okrętowa. Nasz róg — widocznie z przejęcia — aż zapiał, syrena zabuczała jeszcze bliżej i niezadługo usłyszeliśmy łoskot śruby. Jakiś niewidzialny statek przesuwał się wzdłuż naszej burty.

Potem co chwila już słychać było ryki przepływających lecz niewidzialnych okrętów, widocznie weszliśmy na szlak gęsto uczęszczany, aż wreszcie przyszedł wiatr i przy pomocy słońca sprzątnął mgłę równie szybko jak ją nawiał. Pod wieczór złapała nas znowu cisza tuż przy polskim brzegu, naprzeciwko Jastrzębiej Góry. Przenocowaliśmy na kotwicy a następnego dnia przy dobrym wietrze „Junak“ zawinął do przystani polskiego Jacht Klubu w Gdyni. Pożegnaliśmy się starem żeglarskiem życzeniem: — „Dobrego wiatru!“

STANISŁAW THUN.

E. R. HENNIG
Komandor mar. woj. St. Zj.

WŁADANIE MORZEM [1)]

spolszczył W. Abramowski, płk. inż.

W Ameryce bardzo rozpowszechnione jest zdanie o zbyteczności dla Stan. Zjednoczonych utrzymywania w swym ręku władzy nad oceanami, jako zupełnie zbędnej rozkoszy, ponieważ od najścia nieprzyjaciela są one zabezpieczone ze wszystkich stron wodami, zaś, jako kraj samowystarczalny, zaopatrzony jest całkowicie w produkty rolnicze i dlatego brak większej marynarki wojennej nie jest tu tak odczuwany i zastraszający, jak dla narodów europejskich.

Rozumowanie to, poniekąd jest słuszne, jeżeli zapatrywać się na marynarkę wojenną, jako na środek zabezpieczający kraj przed głodem podczas blokady, lecz staje się ono mocno złudnem i wątpliwem, jeżeli przyjęć je za główny argument przeciw rozbudowie marynarki wojennej, przeznaczonej przedewszystkiem do obrony przed najściem nieprzyjaciela i w niemniejszym stopniu do obrony handlu zamorskiego, ściśle skojarzonego z interesami polityki morskiej.

W historji każdego, żyjącego pełnem życiem narodu, następuje chwila, kiedy jego praca wewnętrzna nie zadawala już wszystkich wymagań wzrastającej i rozwijającej się ludności. Ambitne i dzielne jednostki, przy sprzyjających okolicznościach, — zwracają się ku rynkom zagranicznym, na których w sposób naturalny wytwarza się współzawodnictwo. I jeżeli w grę wchodzi naród młody — wymaga on dla siebie w tej dziedzinie równouprawnienia, jeżeli zaś naród zawładnął już rynkiem zagranicznym — ustala dla siebie pewne monopole. Brak zapewnienia odpowiedniego w tych wypadkach traktowania w obcych krajach naszych itneresów, zmusza obywateli ubiegać się o pomoc swego rządu, który interwenjując przez swe Ministerstwo Spraw Zagranicznych, łagodzi nieporozumienia i zajścia. Traktaty, pośrednictwo, kompromisy, Wszechświatowy Trybunał, wszystko to pobudza do działalności pacyficznej, lecz zdarza się, że i najbardziej przewidujący dyplomata nie jest w stanie załatwić najsprawiedliwszej sprawy, która uderza jednak w najistotniejsze interesy drugiego narodu. W wypadku tym polityka zagraniczna musi posiadać za sobą siłę, która by mogła wymódz na przeciwniku i szacunek i poszanowanie dla naszych żądań i stłumić w zarodku wszelkie zapędy zaborcze. Gdyby możliwość użycia siły, jako środka przemocy nie egzystowała, ostatnim środkiem załatwienia sporu, byłoby potulne poddanie się woli przeciwnika.

Handel w chwili obecnej obejmuje sobą cały świat. Polityka zagraniczna, o której tu mowa, może załatwić się z narodem wrogim na bardzo dalekich arenach i siła zbrojna powinna być zdolną do podtrzymania pretensji swego rządu na tych właśnie arenach. Siła ta, za wyjątkiem krajów nadbrzeżnych, będzie zawsze reprezentowaną pod postacią jednostek marynarki wojennej.

Jednakże może być powiedziane, że niektóre narody świetnie się rozwijały pod względem handlowym, nie posiadając żadnej prawie siły morskiej; nprz. Holandja. Lecz narody te nie pretendowały nigdy na jakieś szczególne stanowisko w świecie handlowym. Holandja, kiedy jej marynarka była silną, zrobiła jeden potężny wysiłek, dla pozyskania sobie odpowiedniego miejsca w handlu światowym, lecz z chwilą upadku marynarki, znaczenie Holandji w świecie handlowym zepchnięto na drugie miejsce, na którem pozostaje ona po dziś dzień, zawdzięczając to tylko równowadze sił, rywalizujących między sobą wielkich potęg świata.

Pozostaje jeszcze do rozpatrzenia pytanie użycia siły morskiej wyłącznie tylko dla obrony kraju. I tu trzeba podkreślić bardzo wybitny fakt, że narody posiadające małe armje lądowe (jak nprz. Stany Zjedn.), składające się wyłącznie prawie tylko z kadr, wysuwają na czoło swych środków obronnych, wyłącznie marynarkę wojenną. Jej rola obronna (szczególnie, jak w danym wypadku), pochodzi od jednakowej i szeroko pomyślanej akcji politycznej, zabezpieczającej przed zablokowaniem amerykańskich dróg morskich i gwarantującej Ameryce na oceanach, tak podczas pokoju, jak i podczas wojny wolne szlaki handlowe.

Wielkie potęgi morskie w przeszłości.

Rozpatrzmy powody i przyczyny egzystowania na kuli ziemskiej wielkich marynarek wojennych. Historja stwierdza, że narody rozwijały się i padały jednocześnie z rozwojem i upadkiem ich sił morskich. Grecy byliby prawdopodobnie zupełnie zniszczeni, przez Persów, gdyby flota perska nie została pobita pod Salaminą. Władca Persów postanowił przeprowadzić miljony swego wojska mostem pontowym z Azji przez Hellespont, lecz gdy dowiedział się o porażce floty, — tak się przeraził możności zniszczenia mostu, że nakazał natychmiastowy odwrót swej armji, bez jednej nawet potyczki.

Nie powinno się prowadzić ekspedycyj zamorskich, po stracie władzy nad morzem.

Kampanje, prowadzone przez jednego z największych wodzów świata, Hannibala, potwierdzają dobitnie to twierdzenie. Wojny punickie prowadzone były z początku wyłącznie na gruncie rywalizacji handlowej między Kartaginą, a Rzymem, ponieważ Rzymianie uważali, że stosunki handlowe między Italją i Afryką mogą być ustalone tylko z chwilą wydarcia z rąk Kartaginy zwierzchnictwa na morzu. Kartagina, usilnie wzbogacając się handlem zamorskim — była tak oślepiona wewnętrzną polityką zazdrości, — że pozostawiła swą marynarkę wojenną w stanie zupełnego opuszczenia i pod Mylae straciła raz na zawsze władzę nad morzem.

Na czem-że się to odbiło.

Kiedy Hannibal, niezaprzeczalny genjusz

wojny, uderzał już w bramy Rzymu, Kartagina, aby zabezpieczyć sobie zwycięstwo, nie mogła już podtrzymać swej armji, ani siłą żywą, ani sprzętem wojennym, — potrzebnemi do ostatecznego zmiażdżenia Rzymu. A w 50 lat później Scypion Afrykański tak zburzył Kartiginę, że w czasach nowszych z największą trudnością można było odnaleźć miejsca, gdzie stała kiedyś najbardziej kulturalna stolica świata.

I kto wie, jakby się ułożyła dalsza historja Europy a nawet i świata, gdyby Kartagina nie zaniedbała w swoim czasie siły morskiej i swej marynarki wojennej.

Drugim przykładem utraty handlu zamorskiego ze zniszczeniem marynarki wojennej, służy „Wielka Armada". Filip hiszpański był bardzo rad zużytkować powody religijne dla osadzenia swego potomka w Anglji lecz rzeczywistym i istotnym powodem, który kierował działalnością Filipa, był nieprzezwyciężony strach, żeby „Drake i Hawkins" nie przyswoiły sobie hiszpańskiego monopolu na prawo handlu z Nowym Światem. Ze swemi okrętami, źle zaopatrzonemi i nieprzygotowanemi do wojny, źle dowodzonemi, nieustannie niepokojonemi przez Anglików i wyrzuconemi ostatecznie przez burzę na brzeg, — Filip poniósł katastrofalną porażkę z całkowitym zniszczeniem swej floty. Pierwszeństwo Hiszpanji w handlu światowym zniknęło na długie lata. Anglicy wykorzystali katastrofę przez stopniowe wzmacnianie na morzu swej siły, która już odtąd nie przestała istnieć, aż do naszych dni.



Najmilszy sport zimowy żeglarzy. Jacht żaglowy na łyżwach

Rozwój handlowy Danji rozpoczął się, jako rywalizacja z wzrastającą potęgą morską Anglji. Prowadzona przez znakomitego dowódcę, jej flota wojenna była prawie zawsze zwycięską i wykonała jedyny w swoim rodzaju czyn, wtargnięcia ze strony morza do Tamizy. Serja bitew morskich, zakończonych porażką w Holandji, sprowadziła Danję na drugorzędny plan.

Najbliższym rywalem pozostawała dla Anglji Francja. Karol II, król Anglji pisał do króla Francji:

„... Są przeszkody, które powinny być dobrze zrozumiałe. Pierwsza jest to wielki wysiłek, czyniony przez Francję dla stworzenia wielkiego handlu i wielkiego mocarstwa morskiego, co dla nas jest bardzo podejrzanem, ponieważ przez prowadzony przez nas handel, ledwo osiągnęliśmy znaczenie mniej-więcej poważne, i dlatego każdy krok, który uczyni nadal Francja w tym kierunku, będziemy uważali za czyn występny względem nas...".

Trzeba jednak przyznać, że Francja często nie rozumiała znaczenia potęgi na morzu i nie umiała jej odpowiednio wykorzystać. Jej marynarka wojenna była zaniedbana całemi okresami i po porażce pod Trafalgarem, marzenie Napoleona o wszechświatowej władzy — upadło samo przez się.

Jedynym, rywalizującym teraz z Anglją narodem pozostały Niemcy. Ich handel zamorski rozwijał się chociaż i powoli, lecz szybko osiągnął swój szczyt i w krótkim czasie zdystansował prawie handel angielski. I gdyby wojna światowa wybuchła o parę lat później, — marynarka niemiecka zrównałaby się liczbą i siłą okrętów z marynarką angielską.

W ten sposób, głęboko zakorzenione wśród anglików pojęcie o potrzebie i znaczeniu potęgi morskiej, poparte umiejętnem i odpowiedniem użyciem jej, — podtrzymywało w ciągu kilku stuleci morską mocarstwową potęgę Anglji.

Japonja, podczas krótkich lat swej nowej historji, kierowała się dobrze pojętym interesem stworzenia własnej potęgi na morzu. Jednakowoż inne narody nie zrozumiały znaczenia strategji morskiej dla rozwoju swych interesów narodowych i opłaciły tę nieświadomość bardzo drogo: Rosja na Dalekim Wschodzie i wielokrotnie Hiszpanja.

Mówiąc o potędze morskiej, nie można identyfikować jej tylko z ilością okrętów bojowych: jest jeszcze inna bardzo ważna sprawa, — sprawa zaopatrzenia okrętów w paliwo. Sprawę tę Ameryka zaczęła już realizować w ostatnich kilku latach. Podczas wojny hiszpańskiej dla zaopatrzenia okrętów w żywność i materjały wojenne, amerykanom zabrakło okrętów swej marynarki handlowej. W r. 1908, kiedy Prezydent Roosevelt wysłał eskadrę atlantycką w podróż naokoło świata, eskadra ta musiała zaopatrywać się w cudzy węgiel i w cudzych portach, ponieważ swoich nie posiadała na żadnym z oceanów. W r. 1914, z chwilą wybuchu wojny światowej, — 92% handlu amerykańskiego posługiwało się okrętami cudzoziemskiemi, a ponieważ mocarstwa walczące wycofały stopniowo te statki dla potrzeb swoich armji — flota amerykańska pozostała bez okrętów i jej handel zagraniczny przestał prawie istnieć. Towary przepełniły magazyny, zafrachtowane okręty pływały na dalekich morzach i na dalekich odległościach od portów. Radzono odsprzedać przewóz towarów najtańszym firmom, co jednak kosztowało Stany Zjednoczone bardzo drogo.

(D. c. n.)

STANISŁAW MARJA SALIŃSKI

ZBRODNIA

Szczególnie był rozgoryczony Evans. Obrót sprawy był tem niepomyślniejszy, iż już miesiąc temu miał przyrzeczony urlop. A tymczasem...

Przeklinał los, siebie, świat... Zbliżały się święta, — mniejsza z tem zresztą, — ważniejsze było: zbliżał się dom, Ewa, córka. Po dwuch miesiącach tej ciężkiej katorżnej poprostu służby, — chciał odpocząć, zwyczajnie fizycznie, móc poprostu wyspać się... A tu — znów wszystko odsuwa się w nieskończoność,... w próżnię...

Podniósł oczy z nad białej kartki papieru. Nadsłuchiwał. Było względnie cicho, pod stopami czuł tylko uparte szorowanie wody a tuż zaraz za ścianą kabiny, przytłumiony szum wieczornego wiatru.

Evans wstał. Wyjrzał przez iluminator, — w gęstym mroku daleko migotało światło latarni. Jedyne, samotne wśród bezmiernej masy ciemności.

Wyszedł z kabiny. Przez ciasny korytarzyk przedostał się do kabiny szturmana. Dick spał. Obudził go — i z nietajoną złością odczytał mu otrzymany przed chwilą list — był to rozkaz zlikwidowania ostatecznie Hansa Stoersena wraz z jego szkunerem...

* * *

Od pięciu dni przedzierali się przez sztorm — Kanonierka, Evans, Dick i ośmiu z załogi. Małe pudło kanonierki od pięciu dni przewalało się z fali na falę, spadało w wyrwy, zjeżdżało po pochyłościach, aby znów z trzaskiem, z jękiem, z sapaniem gramolić się na nową falę. Od północy zaciszał grudniowy ostry wicher, od północy szły nawałnice, śnieżna burza rzucała kanonierką z fali na falę. Po wyjściu z Pronge — wtedy wieczorem po otrzymaniu rozkazu — Evans nie spał całą noc, gdyż odrazu wpadli w sztorm. Nie spał i drugiej nocy i trzeciej i czwartej. Wszystko zlało się w jedną gęstą szarugę, w monotonny kołowrot wichru, śnieżycy, sztormu. Dick, stary poczciwy Dick walił się z nóg — Evans sam stał na mostku. Dick przychodził na parę godzin, wtedy Evans nie mógł znów odejść, gdyż właśnie wtedy szła ostra sztormowa fala, właśnie wtedy wzmagał się wicher... Tak minął dzień, i drugi, i piąty...

I nie sztorm, nie śnieżyca, nie mróz... To rzeczy zwykłe, to mieściło się wszystko w ramach, to było znane. Dwanaście lat żeglugi, dwanaście lat na tych północnych wodach, w dobrą i złą pogodę, we dni i noce — ciężkie, znojne, surowe życie... To było znane — i sztormy, i lód, i mroźny wicher tamujący oddech, ścinający krew w żyłach, i ta monotonna djabelska kołysanka, z fali na falę... To było znane...

Jedynie nową nieznaną rzeczą była ta ostra tęsknota która ani na chwilę nie opuszcza Evansa. Bodaj nigdy jeszcze tak nieustannie nie myślał o Ewie. I to nie dlatego, że nie otrzymał od niej listu w Pronyc, rozumiał to: Ewa jest pewna, że kanonierka wraca do portu, więc nie pisała, bo nim-by list doszedł do bazy — Evans byłby w domu. Więc to nie powód... I może dlatego, że niema powodu — Evans tak tęskni...

Stoi na mostku sam... Opiera się plecami o ściankę sternicy — tak lżej. Tak ciszej — tu w to załamanie nie przenika ostra świszcząca smuga wichru a za plecami tli się migotliwe światełko naktuza. Tam jest Dick. Stoi pochylony nad misą kompasu, wpatrzony w drgające esy iglicy. I Evansowi lżej tak — za sobą czuje bezpieczeństwo.

Przed nim zaś...

Tuż zaraz, o krok, urywa się pomost mostku. I zaraz — o parę skoków dalej niewyraźny zarys masztu — a dalej: chaos... W ciemnej otchłani, w mglistej zawierusze wody i wichru błyśnie czasem na jedno mgnienie oka kształt zmierzwionej fali, rozbitej dziobem kanonierki, za moment jeden błyśnie szary rozprysk fali, warjacki przechył, świst i grzmot — i znów w jedną szarą masę zleją się noc, morze i wiatr...

I wiatr... I tu nieustępna, niezwalczona jak wiatr, przeszywająca myśl o Ewie, o córce o dalekim domu... O domu, takim nierealnym wśród tego płynnego chaosu o niezliczonej ilości kształtów, wśród huku ścierających się fal, wśród niemilknącego szumu śnieżycy...

Jak wiatr — nieodstępna niemilknąca myśl...

Już pierwszej nocy barometry nie wróżyły nic dorego... Zresztą — poco barometry? Te strony nigdy nie znają dobrej pogody. Latem i zimą — od Waalwiku wieje sztorm, i morze tu zawsze jest piekłem. Lecz tym razem — a Evans zna te strony nawylot — bodaj nigdy jeszcze nie było tak ciemno...

Wciśnięty w załamanie między burtą a sternicą — myślał...

O Ewie, o domu, o tych dwunastu latach na morzu... Przesuwały się kolejno wspomnienia dobre i złe... Szkoła, pierwszy chrzest bojowy — sztorm na torpedowcu. Po tem lata i lata — morza... Teraz ta ciężka służba — tropienie przemytu broni... Nieustanna wojna, nieustanne pogotowie — przez sztorm, z fali na falę, przez śnieżycę, zawieję, burzę, z dziewięciorgiem ludzi — na śmierć, podług rozkazu. Wywiady, konszachty, podjazdy, nieustanne czujne wertowanie horyzontów, pościgi, zasadzki — i ten nieustanny, nieustępliwy sztorm, trwający już nie od pięciu dni — od wieków bodaj...

EVANSA

NOWELA

Nieustanna, nieustępliwa myśl... Ale najważniejsze — dopiero po kilku dniach od chwili otrzymania ostatniego rozkazu Evans to sobie uprzytomnił — najważniejsze: głęboko, ostro nurtująca serce nienawiść... Te dwa miesiące ostatnie, to ogromne znużenie, i teraz ta jeszcze większa tęsknota — to wszystko jedna olbrzymia nienawiść...

Nienawiść — do Hansa Stoersena...

O, gdybyż go dostał w swe ręce!...

Już od paru miesięcy podejrzewano Hansa o nieczyste sprawki. Dowodów nie było. Teraz rozkaz, który leżał w biurku Evansa wyjaśniał wszystko — Hans Stoersen, skromny rybak, właściciel „Hansy", niepozornego szkunera, jest właśnie ową sprężyną, jest właśnie tym, którego właśnie szukano...

Rozkaz wyjaśniał wszystko, załączona instrukcja załatwiała, wszelkie szczegóły. W zatoce — zwanej tak a tak, patrz mapa taka to a taka. Osada z pięciu chat. Miejsce zakotwiczania dogodne. Należy nocą wysłać kilku ludzi, i aresztować Hansa i sprowadzić go do bazy. Od użycia broni należy się powstrzymać, ważnem jest dostarczenie Stoersena władzom śledczym. Wziąć pod uwagę, iż Stoersen jest również podejrzany o szpiegostwo...

I tak dalej... Jaknajbardziej szczegółowe instrukcje przewidujące wszystko: dzień, godzinę, miejsce, — ba! nawet sztorm!...

Jednego nie przewidziano...

Nie przewidziano tej nieustępliwej myśli Evansa, tej niezwalczonej, jak wiatr — o Ewie, o domu.. I tej groźnej, tej surowej — myśli o zemście nad Stoersenem... Nad tym, który oto legł w poprzek prostym drogom Evansa prowadzącym go — do Ewy...

Nad małym skrawkiem mapy — dwie pochylone głowy... Dwie pary oczu wpatrują się pilnie w nieuchwytne linje, zygzaki, kółka. To mapa chaosu przez który przebrnęli — kanonierka, Evans, Dick...

— To tu, Dick! — mówi Evans i zakreśla ołówkiem kółko — to tu, cypel Indra, Karlö — Bu... Widzicie, to tu...

— Tak, panie poruczniku! — przytakuje Dick, — To znaczy na noc zajdziemy...

— Musowo, Dick! Zajdźcie do maszyn, powiecie żeby dodali obrotów... Pogoda zdaje się cichnie...

— Tak jest, panie poruczniku. Jak podejdziemy pod ląd będzie gładko...

— Zakotwiczenie tam dobre, ale staniemy na jakie dwie mile. Parę trzymać. Przygotujcie szalupę. Na ląd pojadę ja, wy, no i Peter.

— Rozkaz, panie poruczniku!...

— To wszystko, Dick... Możecie iść...

Dick wychodzi. Evans zostaje sam...

O, z jakąż rozkoszą może odpocząć Evans od swej nienawiści — za kilka godzin będzie miał go w ręku. To wszystko. Wystarczy aby poczuł obecność tego łotra na pokładzie swej kanonierki — już będzie miał Evans spokój: prostą drogę do tego, za czem tak tęskni... Byleby dostać go prędzej...

*

* *

W nocy, we mgle zamajaczyło pobrzeże. Jeszcze godzina, jeszcze pół — cichy plusk wioseł szalupy, ląd, ciemne zarysy domków przytulonych do skał... Po sześciu dniach wichru, po dziesiątkach godzin monotonnych wzlotów i spadków z fali na falę — przytulna cisza ziemi, nikłe światełka w oknach.

Idą powoli — Evans, Dick, Peter... Instrukcja przewidziała wszystko — nawet ścieżkę wiodącą do Stoersena. To też idą pewnie...

— To tu! — mówi Evans szeptem.

Z szarej ciemności grudniowego zmierzchu wyłania się mglisty kwadrat okna...

Evans idzie naprzód sam. Dick i Peter zostają ztyłu — tak umówiono.

Evans patrzy...

Instrukcja przewidziała wszystko — i wygląd Stoersena. Barczysty z dużą czarną brodą. Oto on jest — wyraźnie nawprost Evansa za cienką taflą szyby majaczy twarz Stoersena.

Evans zaciska pięści...

Podchodzi bliżej... Musi sprawdzić czy rozkład pokoju zgadza się z instrukcją. Od tyłu mają być drzwi, — tamtemi wejdzie Dick, temi na prawo — Evans.

Evans patrzy. Migotliwe światło zalewa pokój Stoersena, jest tyle niewysłowionej ciszy w tem świetle, jest tyle spokoju, jest tyle cichej powagi, tak dalekiej od burzliwego chaosu przez który tyle dni przedzierał się on — Evans...

Nawprost Stoersena siedzi kobieta. Ma jasne włosy i spokojną dobrą twarz. Obok Stoersena — mała dziewczynka.

Stoersen coś mówi do żony, ta uśmiecha się. Uśmiecha się i dziewczynka.

Evans patrzy... Jest przed nim tyle niewyrażalnej ciszy...

Robi krok wstecz...

Podnosi rewolwer do góry..

Instrukcja zakazuje użycia broni... O tem Evans pamięta. Evans doskonale wie, że Stoersen musi być zaskoczony. Stoersen zbyt jest mądry aby

nie uniknąć niebezpieczeństwa o którem wie.

To też Evans ostrzega go!...

Trzy suche strzały — w powietrze...

A potem — odwrót, szybki bieg do szalupy... Niech się dzieje, co chce...

Buty ślizgają się na mokrych głazach. Tuż za sobą słyszy ciężkie kroki Dicka, i Petera — a dalej okrzyki i gwar...

Gdy znaleźli się w szalupie — dopiero wtedy zrozumiał... Dopiero wtedy zrozumiał otchłań swego czynu — stał się wspólnikiem zbrodniarza, ostrzegł go, nie ujął...

Pospieszny, suchy chlupot wioseł... I zanim zamajaczyła we mgle burta kanonierki Evans wiedział, co zrobi....

Dowództwo kanonierki obejmie Dick... A on, Evans, położy się w kabinie, będzie spał i płynął prostą drogą — do cichego pokoju zalanego światłem świeczek choinkowych, do cichego blasku, zamkniętego w obrębie czterech ścian odgrodzonych od chaosu taflą szyby..

Wie co będzie potem...

Ale wie, że nie zbił lustra, w którem przez mgnienie oka przeglądała się jego tęsknota...

KONIEC



KRONIKA

Albanja

Rząd albański rozpatruje obecnie kwestję użytkowania okręgu Salonik dla handlu tranzytowego albańskiego, którą to sprawę wysuwają kupcy z Koricy; rząd grecki skłonny jest do przeprowadzenia znacznych ułatwień i ulg, byle skierować handel tranzytowy albański via Florina ku Salonikom, jak to było od niepamiętnych czasów.

Belgja

Jest niemal pewnem, że obecna podróż belgijskiego żaglowca „L'Avenir" jest jego ostatnią podróżą.

Brazylja

Został wydany dekret, mocą którego marynarka handlowa ma być własnością Państwa, a pozwolenie na posiadanie statku handlowego wydaje się tylko rodowitym brazylijczykom. Te zarządzenia zdają się być wynikiem dążenia do uczynienia marynarki handlowej rezerwą floty wojennej.

Bułgarja

Warneńska Liga Morska zwołała w pierwszej połowie października konferencję w Sofji dla rozpatrzenia zagadnień dotyczących bułgarskiej marynarki handlowej. W czasie dyskusji wyłoniła się kwestja budowy nowych statków, jak również sprawa urządzeń portowych oraz opracowania nowego prawa morskiego.

Mówcy podnosili konieczność zainteresowania szerszego ogółu sprawami, dotyczącemi morza. Prof. Genoff Macedonien mówił również o dążeniach Bułgarji do morza Egejskiego i zakończył temi słowy: — „Bułgarja dotąd nie stanie się potężnem państwem, dopóki nie osiągnie możności zbytu swych towarów. za pośrednictwem morza Egejskiego. Morze to bowiem stanowi okno na świat".

Z drugiej strony Rząd Grecki niejednokrotnie przecie dawał do zrozumienia Bułgarji, że chętnie widziałby zbyt towarów bułgarskich przez wolny okręg Salonik, które nadają się znakomicie do eksportu towarów z całego półwyspu Bałkańskiego. Narazie wolnym pasem salonickim posiłkuje się jedynie Jugosławja i Albanja. Bułgarja, która jest tak blisko Salonik, może ciągnąć znaczne korzyści z prowadzenia swego handlu przy pomocy tego portu, który posiada niższe taryfy od portów morza Czarnego i może oszczędzić wskutek swej bliskości wiele czasu transportom.

Chili

Wieści, jakoby chilijski żaglowiec „Calbuco", używany później do handlu przybrzeżnego, miał być wycofany ze służby morskiej z obawy zatonięcia, przywodzą na myśl fakt, że „Calbuco", ważna jednostka w latach osiemdziesiątych (zbudowany przez Stephens'a w roku 1885-tym, podobnie jak „Circe"), został sprzedany Norwegji w roku 1903-cim i zmienił nazwę na „Karmo".

Od czasu, jak przestał on żaglować pod flagą chilijską, stracono go niemal z oczu w świecie morskim.

Danja

Rząd duński ma zamiar podjąć budowę nowego żaglowca ćwiczebnego dla zastąpienia „Kobenhavn".

Egipt

Zdaje się być pewnem, iż Rząd Egipski ostatecznie zgodził się na projekt, przedłożony przez Towarzystwo Londyńskie, co do rozszerzenia portu Aleksandrji oraz zbudowania nowego aero-portu. Całość kosztów wyniosłaby około 2.000.000 funtów szterlingów.

Finlandja

Miasto Björneborg proponuje założenie nowej przystani dla ułatwienia handlu drzewnego.

Francja

Jak należało oczekiwać, pierwsza podróż nowozbudowanego „Atlantique'u" po morzach południowo-amerykańskich zaznaczyła się hucznemi przyjęciami i licznemi oficjalnemi ceremonjami.

Przybycie do Rio de Jainero, 10-go października, miało miejsce w obliczu tłumów rozgorączkowanej publiczności. W Santos i Montevideo oczekiwało statek niemniej gorące przyjęcie. Lecz najbardziej wzruszającego i serdecznego przyjęcia doznał „Atlantique" w Buenos Aires, gdzie liczne statki wypłynęły na spotkanie pięknego okrętu południowo-atlantyckiego; Marsyljance i Hymnowi Narodowemu Argentyny, bankietom, przemowom, telegramom gratulacyjnym i t. p. nie było końca.

Obecnie „Atlantique" odbywa szczęśliwie, jak słychać, podróż powrotną do Europy.

To pomyślne zawarcie znajomości z morzem winno służyć „Atlantique'owi" za dobrą wróżbę.

* * *

Liga Wielkich Portów Francuskich, pod przewodnictwem p. senatora Brindeau, rozpatrzyła następujące kwestje: nowe prace w portach morskich oraz system swobód



Sztorm.
Olbrzymia fala atakująca parowiec

i przywilejów dla importu węgla. Naskutek obrad Liga postanowiła: 1) zwrócić uwagę Rządu na konieczność zaradzenia trudnym warunkom, w jakich znalazły się urządzenia morskiego; 2) założyć protest przeciw systemowi swobód i przywilejów i żądać ich zniesienia.

Pozatem Liga rozpatrywała szereg ważnych kwestyj odnośnie reparacyj okrętów, pozostających w portach francuskich. Przyjęła również do wiadomości sprawozdanie Komisji Międzyministerjalnej, która miała sobie poruczone, pod przewodnictwem Inspektora Generalnego, p. Perrier, zbadanie warunków, w jakich znajdują się porty francuskie w odniesieniu do środków naprawy statków, i przedłożenie projektu polepszenia tych warunków.

Na wniosek p. Fould, prezesa Izby Związkowej Konstruktorów Okrętów i Maszyn Okrętowych, zgromadzenie wyraziło życzenie, aby program racjonalizacji budownictwa morskiego, opracowywany obecnie przez Departament Marynarki Handlowej, wziął pod uwagę, w najszerszem znaczeniu tego słowa, — w interesie samego handlu — podtrzymanie i poparcie możliwości reparacyj okrętów w portach, gdzie są już zaprowadzone niezbędne potemu instalacje.

* * *

Związek Izb Handlowych Morskich pod przewodnictwem p. Charles Chaumet, wyraził podobną opinję w kwestjach swobód dla przywozu węgla i prac reparacyjnych w portach, co i Liga Wielkich Portów. Ulgi importowe krzywdzą interesy portowe. Związek wyraził ubolewanie, że sfery rządowe zbyt mało troszczą się o sytuację portów, bawiąc się w wygórowane pożyczki dla zagranicy.

Związek poruszył też sprawę słabego ruchu w handlu zewnętrznym.

Wkońcu zostały rozpatrzone: 1) kwestja następstw, jakie pociąga za sobą dla dochodów portowych wprowadzenie w życie prawa z dn. 29 grudnia 1930-go roku o żegludze przybrzeżnej; 2) niedogodności, jakie przedstawia dla handlu morskiego zamykanie biur celnych przez kilka dni zrzędu w okresie niektórych świąt legalnych.

* * *

P. Charles Dumont, minister Marynarki, przyjął delegację Przyjaciół Muzeum Marynarki, pod przewodnictwem zasłużonego na tem polu admirała, p. Dumesnil. Minister zapewnił przybyłych o swej szczerej współpracy i chęciach ku zorganizowaniu tej nowej placówki marynarki francuskiej.

* * *

Słychać, jakoby Rząd Francuski miał zaproponować Niemcom ugodę odnośnie kontroli konkurencji towarzystw okrętowych francuskich i niemieckich, zwłaszcza jeśli chodzi o służbę atlantycką.

Grecja

Pozyskano tu pewną liczbę okrętów towarowych brytyjskich po dość niskiej cenie, przyczem przeprowadzane są obecnie pertraktacje o pozyskanie nowych na jak najdogodniejszych warunkach dla Grecji.

* * *

Ma być udzielone subsydjum pewnym towarzystwom, które prowadzą komunikację z zagranicą. Komunikacja podzielona będzie na niezbędną i pożyteczną.

Niezbędna: 1) Pireus—Dodecanneso, 2) Pireus—Cypr i 3) Pireus—Albanja, będzie subsydjowana:

1) 1 i pół miljona drachm rocznie,
2) 3 miljony,
3) 2 i pół miljona.

Pożyteczna: 1) Pireus—Aleksandrja, 2) Pireus—Konstantynopol i 3) Pireus—Marsylja, otrzyma subsydjum:

1) 3 miljony,
2) 2.626.000,
3) 375.000.

Hiszpanja

Zostaną wkrótce podjęte prace nad rozszerzeniem portu wolnego Barcelony. Proponuje się narazie zbudowanie kanału w przedniej części portu i nowego molo.

* * *

Warsztaty Euskalduna wypuściły nowy statek motorowy „Darro", poruszany motorem Sulzer i przeznaczony do handlu bananami.

Holandja

Według statystyki Izby Handlowej Rotterdamskiej zaznacza się ogromny spadek cyfrowy ruchu handlowego w roku bieżącym w porównaniu z ruchem zeszłorocznym. W pierwszym semestrze roku bieżącego weszło do Nieuwe Waterweg 6.355 statków morskich (pierwszy semestr roku 1930-go: 7.207). Do Rotterdamu weszło w tymże czasie 5.603 (zeszły rok: 6.153). Udział, jaki brał Rotterdam w żegludze holedenrskiej, spadł do 47,5% całkowitej żeglugi kraju (pierwszy semestr 1930-go roku: 49,61%) i do 56,18% tonnażu (zeszły rok: 59,25%).

Ruch towarowy i transport pasażerów zmalały również.

* * *

Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Hadze podało do wiadomości, że został zawarty w Angorze nowy traktat handlowy i nawigacyjny pomiędzy Holandją a Turcją.

Italja

Towarzystwo nawigacyjne „Libera Triestina" ma zbudować dwa statki towarowo-osobowe dla zastąpienia „Duchesse „d'Aosta" i „Timaco" na linji kalifornijskiej. Będą to statki 18-towęzłowe, zdolne zabrać 200 pasażerów i 10 tys. tonn ładunku.



Dziób i rufa „Mauretanji"
pięknego statku pasażerskiego linji „Cunard"

Pod koniec października odbyły się ostatnie próby statku motorowego-cysterny, „Cowrie“, zbudowanego w warsztatach włoskich dla „Anglo-Saxon Petroleum Co“. w Londynie.

* * *

Pierwszy z dwu statków motorowych, budowanych obecnie przez Warsztaty Monfalcone (wchodzące w skład Zjednoczonych Warsztatów Adrjatyku) dla towarzystwa „Consulich“, będzie ukończony jeszcze bieżącego miesiąca i pierwsza jego podróż odbędzie się w maju 1932-go roku.

Oba statki, budowane dla „Consulich“, będą przeznaczone do żeglugi Italja—Południowa Ameryka.

* * *

Pierwsza linja bezpośrednia regulanej komunikacji handlowej Triest—Sycylja—Sardynja została uruchomiona przez towarzystwo nawigacyjne „Lloyd Atlantico“ przy pomocy statków „Gran Carlo“ i „Verita“.

* * *

Ma nastąpić połączenie się trzech wielkich towarzystw: „Navigazione Generale Italiana“, „Lloyd Sabaudo“ i ,;Cosulich“ w jedno — „Italia“, o kapitale 740 miljonów lirów. „Navigazione Generale Italiana“ posiada flotę o tonnażu 212.000, „Lloyd Sabaudo“ — 166.000 i „Cosulich“ — 134.000. Siedziba „Italji“ będzie w Genui, a filja w Neapolu.

Pozatem połączą się towarzystwa: „Lloyd Triestino“, „Marittina Italiana“ i „Società Italiana di Servizi Maritini“ w jedno towarzystwo — „Llod Triestino“ o kapitale 200 miljonów lirów. Pierwsze z towarzystw przynosi 182.000 tonn, drugie — 40.000, a trzecie — 286.000. Siedzibą ma być Triest i Genua. Filja w Neapolu.

Działalność obu nowych towarzystw będzie kontrolowana przez specjalny komitet, rezydujący w Genui.

Japonja

Zaznacza się tu wielki ruch zwłaszcza na linji Osaka—Shanghai towarzystwa Nippon Yusen, tak że do obsługi normalnej dodane są jeszcze statki nadprogramowe.

Jugosławja

Inżynier jugosłowjański, Anton Francovic, wynalazł nowy typ motoru morskiego. Duży statek, zaopatrzony w ten motor, rozwija szybkość 30 mil na godzinę, pochłaniając minimalną ilość paliwa.

Kanada

Wkońcu zrealizowały się tu pragnienia posiadania nad zatoką Hundson‘a portu, przystosowanego do eksportu produktów rolniczych. W tem miejscu ,gdzie po raz pierwszy szy zawitał okręt europejski dla zbadania kraju, stanął nowy port Churchill, będący ważnym czynnikiem handlu angielskiego, mogącego teraz w pełni korzystać z produktów pól i łąk Kanady. Koszta olbrzymiej tej pracy wyniosły 10.000.000 funtów szterlingów.

Nowy port jest połączony z resztą kraju koleją żelazną i posiada już elewatory, zdolne pomieścić 10.000.000 „bushels“ ziarna.

Prace transportowe nowego portu zapoczątkował statek „Farnworth“, który naładował w porcie Churchill 27.000 „bushels“ ziarna, ładując 1.000 „bushels“ na minutę, co stanowi najlepszą wróżbę dla ruchu morskiego. Drugi ładunek zabrał statek „Warkworth“.

Kanał panamski

Dla uniknięcia ciężkiej taryfy Kanału statek motorowy „Europa“ z East Asiatic Company wynalazł sposób, który pewnie znajdzie naśladowców. Mianowicie statek ten uznał za korzystne wyładować niewielki ładunek, który posiadał, w Cristobal, aby przewiozła go kolej żelazna do Balboa, gdzie znowu na statek został naładowany. W ten sposób korzystać mógł statek z zupełnie innej taryfy ,co przyczyniło się do taniości przewożonego towaru. Oczywiście to mogło być przeprowadzone dzięki temu, iż kolej, która łączy oba brzegi Kanału Panamskiego, jest niezależna od zarządu samego Kanału.

Kanał Sueski

Dowiadujemy się z „Bulletin Maritime et Commercial“, że Towarzystwo Kanału Sueskiego obniżyło taryfę przejazdową aż do 1-go lipca 1932-go roku.

Obniżenie taryfy jest znaczne, lecz nie wystarczające i należy się spodziewać ,że nastąpią w tym względzie dalsze ulgi, gdyż obecne warunki przewozu poprostu zabijają handel.

Niemcy

Związek Przemysłowców Hamburgskich, prowadzących interesy z Rosją Sowiecką, postanowił, iż do wydania nowego zarządzenia żaden okręt niemiecki nie zarzuci kotwicy w którymkolwiek z portów sowieckich.

W ostatnich czasach na pewnej liczbie statków niemieckich, znajdujących się chwilowo w Leningradzie i Odesie, wybuchły rozruchy na pokładzie, a należy z całą pewnością twierdzić, że rozruchy te były tolerowane przez Sowiety.

* * *

Statek „Stassfurt“ linji „Hamburg—Amerika“, o instalacji do ogrzewania węglem sproszkowanym typu „Resolutor“, odbył szczęśliwie podróż do Australji i zpowrotem.

Statek posiada tonnaż br. — 10.000 t. Jest zbudowany niedawno w Wegesack.

* * *

Rząd Niemiecki wydał rozporządzenie, aby w obrębie Państwa statki zagraniczne prowadziły komunikację radjową jedynie z najbliższą stacją niemiecką z wykluczeniem stacyj dalszych, na komunikację z któremi musiałyby uzyskać specjalne pozwolenie. Pozatem muszą one wykorzystywać jak najmniej energji, przyczem komunikacja ma być przerwana natychmiast za najzwyklejszym rozkazem najbliższej stacji niemieckiej lub radja okrętu wojennego niemieckiego. Komunikacja nie może być rozpoczęta powtórnie przed uzyskaniem pozwolenia.

* * *

Linja „Hamburg-Amerika“ ma uruchomić dwa statki, będące w budowie w warsztatach „Blohm et Woss“, dla żeglugi Niemcy—Ameryka Środkowa. Statki te mają posiadać długość 150 m., pojemność 12.000 t. i szybkość 17 węzłów. Ukończone mają być w początkach marca i maja.

Linja ma być uruchomiona na jesieni 1932-go roku.

Norwegja

Ostatnią nowością żeglugi przybrzeżnej jest statek motorowy „Atloy“.

Stany Zjednoczone

Nowy statek 30.000 t., pozostający do niedawna na wykończeniu dla United States Lines w Camden, został oddany do użytku 5-go b. m. Nazwa statku brzmi: „Manhattan“.

* * *

Zawarta została ugoda celem połączenia się następujących towarzystw: „United States Lines“, „Dollar Line“ „Dawson Line“ oraz „Roosevelt Line“.

Szwecja

Rząd Szwedzki zamówił w warsztatach Kockums w Malmo wielki łamacz lodów. Statek ma posiadać trzy śruby: dwie ztyłu i jedną zprzodu. Długość statku ma wynosić 78 m. 60, szerokość 19 m. 30.

Turcja

Ma tu być zorganizowany naukowo połów ryb i w tym celu Turcja nabyła w Anglji statek motorowy, nazwany „Instytutem Połowu Ryb“.

Na pokładzie tego statku, który wyruszył na morze Czarne, znaleźli się zainteresowani — między innymi prof. Simpson — pragnący poznać nowe metody połowu. Ma być też opracowana w tym celu specjalna mapa.

Rozwija się tu wielka konkurencja między statkami prywatnych towarzystw, a Towarzystwem Państwowem „Seiri Sefain“. Dzieje się to z powodu zbyt wielkiej liczby statków, obsługujących wybrzeża morza Czarnego. Jest niezbędnem, by została opracowana pewna stała taryfa odnośnie przewozu tak towarów, jak pasażerów.

Wielka Brytania

„Hougomont“, ostatni z żaglowców angielskich, transportujących zboże, który opuścił Wallarloo 4-go lipca, zdążając do Londynu, został spotkany w październiku pod 4 21 sz. płn. i 27 32 dł. zach.; zdaje się, że statek ten nie uzyska lepszego czasu, niż w „wyścigu“ poprzednim, tak dlań niepomyślnym.

Ciekawszych wyników należy oczekiwać w roku następnym z racji tego, iż zwiększone mają być zamówienia na zboże, a także większa liczba znanych statków żaglowych ma wyruszyć do Anglji z Południowej Australji z ładunkiem ciężkiego ziarna.

* * *

W obecności króla odbyła się inauguracja robót ku powiększeniu portu w Glasgow.

* * *

Donoszą, jakoby odbyły się tu pertraktacje celem połączenia się dwu wielkich towarzystw „Cunard Line“ i „White Star Line“.

* * *

Ma być zaprowadzona komunikacja pocztowa trans-Tatlantycka przy pomocy hydroplanów wielkiego typu między Anglją a St. Zjedn. Kabiny ich będą skonstruowane w ten sposób, by mogły zabrać jak największą liczbę pasażerów i bagażu. Szybkość jednego z nich ma dochodzić do 280 km. na godzinę.

ROZWÓJ MARYNARKI ŻAGLOWEJ

Upadek żeglugi świata starożytnego, wywołany zwycięstwem narodów koczowniczych nad ówczesnemi narodami kulturalnemi, przetrwał około trzech wieków. W VIII wieku żegluga zaczęła ponownie rozwijać się — tym razem na północy. Surowy klimat i nieurodzajna gleba Skandynawji zmusiły Normanów do szukania zdobyczy u innych narodów. Rozwojowi żeglugi sprzyjał kształt wybrzeża, porżnięty głębokiemi zatokami, stanowiącemi wygodne i ciszne porty dla statków. Z tych zatok wyruszały statki wikingów w poszukiwaniu łupu.

Statki wikingów, ich budowa i kształt są dobrze znane dzięki kilku szczątkom, dobrze zachowanym, odnalezionym w piaskach przybrzeżnych Anglji i Danji; znajdują się one w Muzeum Brytyjskiem i w Muz. Państ. w Oslo. Były to niewielkie bezpokładowe okręciki, silnie zbudowane, długości często przewyższającej 20 metrów, o jednym maszcie. Puszczenie się na takich skorupach w dalsze morze po burzliwem Morzu Północnem i północnym Atlantyku było bardzo niebezpieczne — wielu wikingów, wraz ze swojemi statkami musiało zginąć w czasie burz. Pomimo to odwaga tych żeglarzy podniecała ich do coraz dalszych podróży: w IX wieku Normanowie odkryli Islandję, a potem Grenlandję, w której założyli swoje osady, i posuwając się dalej na zachód, dotarli do brzegów Ameryki Północnej.



„Empress of Britain“ luksusowy parowiec angielski w suchym doku.

W XII wieku zjawia się nowy typ okrętu: Jest on już pokryty pokładem, ma trzy maszty i większe żagle, dzięki czemu lepiej wykorzystuje wiatr, chodzi z większą szybkością i swobodnie żegluje pod wiatrami bocznemi. Jest to już prawdziwy okręt morski, który dobrze wytrzymuje burze, nosi znaczny zapas prowiantu i słodkiej wody, co umożliwia mu dalekie podróże bez zbyt wielkiego niebezpieczeństwa.

Wyprawy krzyżowe dają nowy bodziec do rozwoju żeglugi. Zdobyte w długich podróżach doświadczenie prowadzi do ulepszenia okrętu, wzbogaca wiedzę nawigacyjną i urabia marynarzy. Wzrost rozmiaru okrętów zmusza do ulepszeń w architekturze i wyposażeniu nawigacyjnem, podnieca do szukania dróg, lepszego wykorzystania wiatru t. j. zwiększenia i udoskonalenia ożaglowania. Wyrabia się sztuka lawirowania, t. j. płynięcia pod wiatr zmiennemi kursami.

Dalekie podróże morskie wymagały statków o mocnej budowie i dobrze trzymających się na fali. Aby zwiększyć zarówno podłużną jak i poprzeczną wytrzymałość okrętu, budowano je w postaci naczyń podłużnych o małym stosunku długości do szerokości, t. j. krótkich i „pękatych“, a w celu uchronienia się od zalewania falami budowano wysokie burty, przyczem dziób i rufa wysoko wznosiły się nad poziomem środkowej części pokładu w postaci nadbudówek. Jednocześnie rozwijały się coraz efektowniejsze upiększenia. Okręty malowano jaskrawo, przeważały kolory biały i czerwony; potem przyjął się zwyczaj malowania rufy na niebiesko. Nadbudówkńi i marsy otrzymały ozdobne rzeźby i złocenia, przednia sztaba bywała zakończoną jaskrawo pomalowaną lub złoconą rzeźbą, przedstawiającą ludzi, zwierzęta i fantastyczne potwory. Dążenie do nadania okrętowi efektownego wyglądu datuje się już od VIII wieku, kiedy wikingowie nadwodną część przedniej sztaby rzeźbili w kształty zwierząt i potworów.

Żagle utrzymywały się czworokątne, później pojawiają się trójkątne łacińskie na dziobie i rufie. Ponieważ od rodzaju i sumy powierzchni żagli zależy szybkość okrętu, zaczęto dzielić statki na typy, co było poniekąd konieczne ze względu na łączenie poszczególnych jednostek w razem pływające zespoły, które, połączone wspólnym celem tworzyły floty. Flota drugiej wyprawy krzyżowej liczyła 2.000 okrętów, podzielonych na esakdry. Okręty wojenne zasadniczo nie różniły się lub ma-

ło różniły się swoją budową od handlowych. Rozmiary ich były znaczne, magazyny obszerne; w drugiej wyprawie krzyżowej okręty mieściły do 1.000 pielgrzymów każdy. Oczywiście, w tej ciasnocie warunki sanitarne były okropne, to też choroby szerzyły się między pielgrzymami i załogą. Na okrętach wojennych przewożono, oprócz piechoty, oddziały kawalecji, ładując na każdy okręt do 50 jeźdźców z końmi. Dla uniknięcia łamania nóg na fali, koniom przeciągano pod brzuchami szerokie pasy, przymocowane do górnego pokładu.

Rozwój handlu w północnych morzach i zagrażające mu piractwo doprowadziło do powstania w XV wieku Związku Hazaetyckiego. Iniczatorami były miasta i porty handlowe Hamburg, Brema i Lubeka. W ciągu około 200 lat Związek objął całe morze Bałtyckie i Północne; wchodziły weń 64 miasta i porty. Hanza utrzymywała własną flotę wojenną dla tępienia piractwa, które pomimo prześladowania, kwitło w morzach: Bałtyckiem i Północnem. Związek Hanzaetycki ponosił znaczne straty; piraci nietylko napadali na okręty handlowe w morzu, lecz nawet pozwalali sobie na rabowanie portów handlowych. Wreszcie po zrabowaniu i spaleniu miasta nadbrzeżnego Bergen, Hanza zwiększyła swoją flotę wojenną do bez mała 300 okrętów i w 1400 r. doszczętnie zniszczyła flotę największego związku piratów „Braci Witalistów".

W miarę wzrastania bezpieczeństwa na morzu lądzie, a także w miarę rozwoju lądowego obrotu towarów, rola Związku Hanzaetyckiego malała. Jednocześnie „środek ciężkości" żeglugi wracał do morza, gdzie żegluga powstała — do morza Śródziemnego. W północnej Italji wyrastała nowa potęga morska — Rzeczpospolita Wenecka. W czasy podboju Zachodniego Cesarstwa Rzymskiego ludność uciekła przed wrogiem na wyspy przybrzeżne i tam przechowywała pamięć cywilizacji rzymskiej. Z czasem Wenecja rozwinęła handel morski, a w zrozumieniu potrzeby obrony przed wrogiem i piratami, rozbudowała flotę bojową, założyła arsenał morski, ulepszyła artylerję i udoskonaliła typ wiosłowego lekkiego statku wojennego-galery. W kilku miejscach zostały utworzone wojenne bazy floty weneckiej — t. zw. stacje morskie. Rzeczpospolita Wenecka, stopniowo posuwając się w swojej ekspansji na wschód, owładnęła archipelagiem greckim. Cały wiek XIV walczy ona z rywalem-sąsiadem, Rzecząpospolitą Genueską, wreszcie w XV wieku zwycięża i staje się władczynią morza Śródziemnego. Jednocześnie rozpoczyna walkę z nowym wrogiem — Turją. Wenecja rozbudowywa swoją flotę wojenną jeszcze potężniej w r. 1571. W bitwie pod Lepanto niszczy we wspólnym wysiłku z Hiszpanją flotę turecką. Jednak Turcja buduje nową flotę i w dalszych walkach stopniowo odbiera Wenecji cały archipelag grecki.

W ciągu kilku wieków architektura okrętowa zrobiła znaczne postępy. Największe zasługi w tej dziedzinie ma Wenecja i Genua; ta ostatnia wyspecjalizowała się w budowie własnego typu okrętu żaglowego o dużych kwalifikacjach morskich. Do Wenecji i Genui zjeżdżali Anglicy, Holendrzy i Hiszpanie na studja architektury okrętowej. Ulepszenia w budowie okrętów i związane z niem zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi zachęcało do dalekich podróży. Okręty XV w. dochodzą do znacznych rozmiarów, liczba masztów dochodzi do czterech, korpus jest dostatecznie silnie zbudowany, by mógł wytrzymać uderzenia i rzucanie nim fali morskiej w czasie burzy; powierzchnia żagli jest znaczna, do żagli głównych: foka i grota — dochodzą górne: fokmarsel i grot-marsel. Zbliża się czas wielkich podróży i odkryć.

Korzystając z mocnych i szybkich okrętów, Kolumb chce odnaleźć zachodnią drogę do Indji. Wybiera on do tego celu niewielki ale mocny typ okrętu — karabellę. Tworzy oddział z trzech jednostek: „Santa Maria", „Pinta" i „Nina". W czasie podróży długiej i ciężkiej załogi kilkakrotnie buntowały się i żądały powrotu do ojczyzny — bały się zbłądzić i wypłynąć na „granicę świata". Mocny charakter Kolumba zmógł te trudności. Jego wiara w powodzenie zawsze zwyciężała słabszego ducha załogi. Współcześni zarzucali Kolumbowi, że popełnił błąd, wyruszając na karabellach, a nie na okrętach większych. Kolumb jednak, który miał duże doświadczenie morskie (14 lat pływał we flocie początkowo wojennej, później handlowej) zupełnie świadomie wybrał do swego celu statki mniejsze, lecz mocne, bezpieczne na fali i wymagające niewielkiej załogi.

Odkrycie Ameryki zapoczątkowało cały szereg dalekich podróży przez oceany. Po Kolumbie Vasco de Gama dwukrotnie płynie przez ocean i zakłada kolonje portugalskie. Wkrótce Portugalja usadowiła się na wybrzeżach Azji i Afryki, podbiła Siam, Sumatrę, Jawę, brzegi Cejlonu i założyła kolonję w Kalkucie. Europa, jeżeli można tak się wyrazić, wypłynęła na oceany i rozszerzyła swoją władzę na inne, dotąd nieznane lądy. Przykład Kolumba i Vasco de Gamy zachęcił innych śmiałków. Od tej chwili rozpoczyna się szereg podróży i odkryć. Ramy świata rozszerzają się, coraz to nowe lądy są wciągane w życie światowe. Admirał portugalski Alwarez organizuje nową wyprawę na podbój Indji — ląduje w Brazylji i podbija ją.

Oficer floty wojennej holenderskiej Magellan, uczony marynarz, znawca nauk nawigacyjnych i kosmografji, wyrusza, by dokończyć dzieło Kolumba — wyznaczyć drogę zachodnią do Indji. Nie wie jeszcze, że ziemia jest większa, niż to się zdaje jego współczesnym. Pięć okrętów z 265 ludźmi załogi odpłynęło pod dowództwem Magellana na podbój oceanów. Około roku płynęła eskadra nim dosięgła południowych wybrzeży Ameryki Południowej i przeszła cieśninę między kontynentem a Ziemią Ognistą — cieśniną Magellana. Po wypłynięciu na wody Oceanu Spokojnego zaczęły się klęski eskadry. Prowiantu zabrakło, załoga jadła rozmoczoną skórę. Znaczna część załogi wymarła, nim okręty dopłynęły do Wysp Marjańskich. Nieszczęśliwym zbiegiem okoliczności Magellan wybrał kurs, omijający cały szereg wysp Oceanu Spokojnego. Wkrótce Magellan zginął w potyczce z dzikimi. Eskadra rozsypała się, okręty potraciły łączność, i tylko jeden wrócił do Hiszpanji, przez Ocean Indyjski i Atlantyk. Z całej załogi pozostało 17 ludzi — półtrupów, chorych i wycieńczonych do ostateczności. Podróż jednak zakończyła się tryumfem: dowiodła kulistości ziemi.

Wyprawy Balboa, Kortez'a i Pizarro przynoszą nowe odkrycia, nowe lądy, coraz więcej doświadczenia żeglarskiego w podróżach przez oceany. Na czoło narodów żeglarskich wysuwają się Hiszpanie i Portugalczycy, zbierając przytem złote żniwo z handlu zaoceanicznego.

Po okresie pierwszych wielkich podróży oceanicznych następuje dalsze doskonalenie się okrętu. Doświadczenie nauczyło, że w długich podróżach, szczególnie w morzach ciepłych, podwodna część okrętu porasta wodorostami i muszelkami, co ma ujemny wpływ na szybkość okrętu i szybko niszczy dno. Zaczęto stosować pokrywanie części podwodnej blachą miedzianą, odporną na obrastaniee. Maszty stają się wyższe, złożone już z trzech części; liczba żagli wzrasta — dochodzą nad marslami bramsle i bom — bramsle, a między masztami są naciągane żagle trójkątne — staksle; po bokach żagli głównych dodatkowo, w słaby wiatr, dostawia się lisele. Zwiększa się również wyporność. Nadbudówki na dziobie i rufie stopniowo znikają, po-



Zima.
Wał zmarzniętych fal odgrodził wioskę od morza

nieważ przeszkadzają wykorzystać cały wiatr i swobodnie manewrować żaglami.

Architekci próbują budować okręty o wielkich rozmiarach, okręty olbrzymy, uzbrojone w znaczną ilość dział, ustawionych na górnych pokładach, których liczba teraz dochodzi do czterech. Próby te nie udają się. Brak jeszcze dokładnych wiadomości o wpływie położenia środka wyporności i ciężkości, nic nie wiadomo o metacentrze, nikt jeszcze nie obliczył balastowania. Okręty-olbrzymy są wywrotne, mają zbyt wysoką burtę, na wietrze dają wielki przechył, a ich środek ciężkości leży zbyt wysoko. Po zatonięciu kilku takich olbrzymów architekci okrętowi zaprzestali tych prób.

Różnica w budowie okrętów wojennych i handlowych pogłębia się. Rozwój artylerji i coraz większe magazyny amunicji wywołały znaczne zmiany między rozplanowaniem wewnętrznych pomieszczeń na statku wojennym i handlowym. Obciążenie górnych pokładów znaczną ilością dział wpływa ujemnie na stateczność okrętów wojennych. Nprz. w 1744 r. nowowybudowany trzypokładowy okręt angielski, uzbrojony w 100 dział, przewrócił się i zatonął z załogą 1.100 ludzi. Zaczynają się naukowe badania okrętu i prowadzą do rozwoju zupełnie nowej i obszernej nauki — teorji okrętu. Badania te doprowadzają do tego, że przed rozpoczęciem budowy okrętu opracowywuje się szczegółowy plan, na zasadzie ścisłych obliczeń przy zastosowaniu wyższej matematyki i teorji mechaniki.

W XVI wieku typ okrętu wojennego zrywa już łączność z typem statku handlowego. W celu zwiększenia ilości dział na okręcie, za radą Déchart'a, przyjęto sposób ustawiania dział wzdłuż całej burty, wycinając dla nich specjalne otwory; w ten sposób ilość dział z jednej burty dochodzi do kilkudziesięciu. Pierwszy taki okręt „Henny Grace de Dieu" został wybudowany w 1512 r., o wyporności 1.000 ton; załoga wynosiła 700 ludzi, uzbrojenie — 54 działa. Ten typ okrętu miał tę przewagę nad staremi, że siła jego ognia z jednej burty prześcigała siłę ognia nieraz kilku okrętów starego typu. Przy równej sile ognia eskadra mogła się składać ze znacznie mniejszej ilości jednostek, co ułatwiało dowodzenie. Kadłub okrętu staje się bardziej wydłużonym a sylwetka zyskuje na harmonji i prostocie.

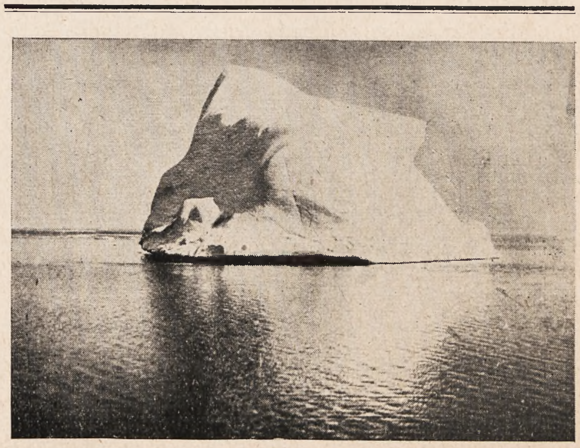
W XVII wieku na jedno z pierwszych miejsc między narodami żeglarskiemi wysuwa się Holandja. W 1602 r. Holendrzy organizują Towarzystwo Handlu z Indjami, już w pierwsze trzy lata doprowadzając stan floty Towarzystwa do 40 wielkich okrętów z 5.000 ludzi załogi. Wkrótce Holendrzy zajmują miejsce Portugalczyków w Indjach, Cejlonie i Wyspach Zundskich, a w kilkadziesiąt lat później zakładają w Afryce Południowej Kolonję Kapską. Wzrost siły morskiej Holandji wywołał szereg wojen angielsko-holenderskich, które toczyły się ze zmiennem szczęściem od 1652r do 1667 r.

Hiszpanja już wcześniej straciła swoje przodujące stanowisko. Filip II dla wojny z Anglją zorganizował wyprawę ogromnej floty wojennej, t. zw. „Niezwyciężonej Armady", i przy jej pomocy miał zamiar pokonać przeciwnika. Skutkiem złego stanu Armady, będącego rezultatem zaniedbań i złej administracji, okręty hiszpańskie nie wytrzymały gwałtownej burzy, jaką spotkały w cieśninie La Manche i wiele z nich zginęło, wiele było wyrzuconych na mielizny, część Anglicy zabrali do niewoli, i tylko niewielka liczba ich wróciła do Hiszpanji z wiadomością o katastrofie. „Niezwyciężona Armada", składająca się z przeszło stu okrętów, uzbrojonych w przeszło 2.500 dział, była zniszczona. Od tej daty (marzec 1588 r.) zaczyna się upadek morskiej potęgi Hiszpanji.

Wiek XVIII przynosi nowe zdobycze żeglugi — trzykrotną podróż Cook'a dookoła świata. Cook był oficerem angielskiej marynarki wojennej. W podróżach, trwający 11 lat (1768—1779), Cook opłynął trzy razy ziemię i odkrył Nową Zelandję, południowe wybrzeże Australji, wiele grup wysepek na Oceanie Spokojnym i grupę wysp Sandwich. Badał też Północny Ocean Lodowaty, od Australji do Ziemi Ognistej; znacznie wzbogacił wiedzę o ziemi i oceanach i wytknął nowe szlaki morskie.

Taki wielki rozwój żeglugi morskiej był nie do pomyślenia w czasy żeglugi wiosłowej. Okręt, poruszany wiosłami, wymaga znacznej ilości ludzi silnych i wytrzymałych, szybkość jego nie dorówna nigdy szybkości okrętu żaglowego. Na burzliwem morzu wioślarze prędko męczą się i nie są w stanie poruszyć statku, Zapas prowiantu i słodkiej wody na statku wiosłowym jest bardzo ograniczony i nie pozwala na dalszą podróż. Niska burta nie jest dostateczną ochroną od fali, grożącej zatopieniem przy burzliwem morzu. Dopiero wprowadzenie i udoskonalenie żagla, jako głównej, a nawet jedynej siły ruchomej, umożliwiło rozwój żeglugi i dalekie podróże. Stało się to na północy Europy, gdzie wobec nieistnienia niewolnictwa i innego systemu karnego. niż na południu, brakło rąk do pracy na galarach, a ubóstwo kraju zmuszało do szukania zdobyczy na morzu.

Okręt żaglowy nie ma tych wad. Burty jego są wysokie, ilość ludzi, niezbędnych do obsługi żagli, jest niewielka; rozmiary jego mogą być znaczne przy mniejszej liczebności załogi, a zapasu żywności i wody słodkiej wystarczy, dzięki obszerności wewnętrznych pomieszczeń, na długi czas.



Potężne góry lodowe rozpoczęły już swą wędrówkę po Morzu Białem

Kształt jego może być krótszy i szerszy, a więc i budowa silna, — podczas gdy statek wiosłowy, dla zmniejszenia oporu wody i umieszczenia dużej ilości wioseł wzdłuż burty, winien być długi i wąski. Dlatego flota wiosłowa nie może odbywać dalszych podróży po morzu otwartem, lecz zmuszona jest trzymać się blisko wybrzeży, które dają ochronę przed zatonięciem, żywność i wodę słodką.

Na przełomie wieków starożytnych i średniowiecza w Morzu Śródziemnem narodził się przejściowy typ okrętu — pochodzenia, jak wskazuje jego nazwa „dromon" — greckiego. Dromony miały wyższe burty, około 200 wioślarzy, maszty z żaglami i baszty na dziobie i rufie, w których mieścili się wojownicy. Typ ten rozwinął się, osiągając w końcu XII wieku liczebność załogi i wojowników do 1.100 ludzi, lecz ustąpił, kiedy w Morzu Śródziemnem ukazały się okręty żaglowe. Dromon jednoczył w sobie po połowie zalety i wady okrętów wiosłowych i żaglowych, nie mógł więc istnieć równocześnie z żaglowcem.

Do rozwoju dalekich podróży po pełnem morzu w znacznej mierze przyczynił się wynalazek kompasu. Pochodzenie jego jest nieznane. W początkach XII wieku znana była igła magnesowa, która „owinięta w słomę i pływająca w naczyniu z wodą, zawsze wskazywała kierunek na Gwiazdę Polarną, nawet wtedy, kiedy niebo było pokryte chmurami". Wenecjanie używali igły magnesowej, pływającej na korku. W XIV wieku zaczęto używać igłę magnesową, nasadzoną środkiem na ostrze szpilki; wynalazek ten Włosi przypisują Flavio Gioia. Holendrzy wynaleźli rożę kompasu, t. j. krążek, podzielony na rumby.

Działo, jako uzbrojenie żaglowca, wstępuje na arenę historyczną w pierwszej połowie XIV wieku, i zjawia się początkowo na okrętach angielskich. Pierwotne działa morskie, wyrabiane z żelaza lub miedzi, składały się z dwóch rur: jednej o mniejszej średnicy, w którą wbijano nabój, i drugiej o większej średnicy, w którą wkładano pocisk. Kule początkowo wyrabiano z mułu, gliny palonej lub kamienia, a od końca XV wieku — z lanego żelaza. Działa te były bardziej hałaśliwe niż niebezpieczne. Załogi obawiały się strzelać, ponieważ zdarzały się wypadki, że lufy pękały przy strzelaniu, raniąc własną obsługę. Nabijanie było mozolne i niebezpieczne: naprzód trzeba było wsunąć w węższą lufę na łopatce proch, potem go ubić, dalej wbić w szerszą część (przednią) pocisk, i wtedy przez otwór w tylnej części lufy (zapał) zapalić nabój. W czasie bitwy okręty zdążały dać jedną lub dwie salwy przed rozpoczęciem walki bronią ręczną. Jako o wypadku wyjątkowym wspomina historyk, że w bitwie pod Lepanto okręty europejskie dały po 2 i 3, a nawet 4 wystrzały.

W pierwszych wiekach działa były wyrabiane w różnych pracowniach, wymiary miały różnorodne, siłę wystrzału bardzo rozmaitą. Wenecjanie pierwsi zaczęli ujednostajniać swoje działa: na galerach wprowadzili „bombardy" o naboju około 600 gr. prochu w pocisku wagi około 8 klg. Z czasem zaczęto odlewać działa z bronzu, przez co była osiągnięta większa wytrzymałość lufy, większa siła i celność wystrzału, spowodowana przez dłuższą lufę i ujednostajnienie wagi naboju i pocisku dla danego kalibru działa. Odtąd armata stała się podstawową bronią na morzu.

Kpt. L. REN.

ERRATA.

Poprzedni numer „Polskiej Floty Narodowej", jako podwójny, powinien nosić kolejną liczbę: 17 — 18, omyłkowo wydrukowano tylko Nr. 17, co niniejszem prostujemy.

Co pisze prasa?

Stosunki polsko-szwedzkie

„Karlskorna Tidningen" z okazji otwarcia nowej linji okrętowej między Polską a Szwecją zamieszcza obszerny artykuł o znaczeniu tej linji dla stosunków handlowych i kulturalnych z Polską oraz wywiad korespondenta swego z komisarzem K. G. Felleninsem, szczerym przyjacielem polaków, który na wstępie oświadczył, że już parę lat temu mówił o konieczności połączenia Skandynawji przez Polskę okrętową linją komunikacyjną via Warszawa-Konstanza z Południ.-Wschodnią Azją i że otwarcie tej linji należy powitać z wielką radością, nietylko jako etap realizacji tych planów lecz również jako dalszy etap zbliżenia z Polską, z którą Szwecja ma tyle wspólnych tradycyj.

Fellenins podaje dalej swoje wrażenia z podróży po Polsce w ciągu ubiegłego lata i o milej niespodziance którą mu zgotowano w Krakowie, gdzie studenci zaśpiewali na jego powitanie hymn szwedzki i gdzie spotkał wiele dowodów sympatji polaków dla Szwecji.

„Proletarij" w Gdyni

W dniu 11-go grudnia popołudniu przybył do Gdyni z Leningradu z ładunkiem złomu żelaza sowiecki statek „Proletarij". W ten sposób po raz pierwszy w porcie gdyńskim reprezentowana była bandera sowiecka.

„Tydzień Floty Narodowej" w Plymouth.

W biuletynie marynarki p. n. „Devonport Naval Ooders" powiedziano, że urządzony w końcu listopada „Tydzień floty Narodowej" w Plymouth, przyniósł 6.580 f. szterl., z tego na pokrycie kosztów organizacyjnych wydatkowano 2.162 f. Zatem „Tydzień" przyniósł netto 4.418 funt. szterl. Sumę tę przelano na Fundusz Pomocy dla byłych marynarzy oraz wdów i seirot. W roku zeszłym na ten sam cel zebrano 6.741 f. szterlingów.

Podróż niemieckiego krążownika

Niemiecki krążownik „Emden" po jednorocznej podróży powrócił niedawno do portu w Kilonji.

Dnia 31 grudnia 1930 roku udał się w swą czwartą podróż, przebywając przez Hiszpanję, morze Śródziemne do Indyj, Chin i Japonji, w drodze powrotnej objechał zachodnie wybrzeża Afryki.

Jak zaznacza komunikat biura Wolffa podróż ta miała na celu wzmocnienie niemczyzny na obczyźnie oraz doprowadzenie krążownika do pełnej siły bojowej i wyszkolenie szeregu młodych oficerów marynarki wojennej.

Awarja

W porcie bremeńskim starł się podczas burzy szwedzki statek „Buenos Aires" z amerykańskim parowcem „Aryzpa", który został gwałtownie zepchnięty na molo.

Oba okręty doznały poważnych uszkodzeń ponad linją wodną, a molo na przestrzeni 20 metrów uległo zniszczeniu.

Szkody wyrządzone poniżej linji poziomu wody nie zostały ustalone.

Tadeusz Ros

AWJO-MATKA

Wybiegla w niebo eskadra,
Jak klucz żórawi rokrocznie —
Żadne tu oko nie spocznie,
Żaden tu muskuł nie zadrga.

Wzlecieli: chmury, a chmury —
W niebiosa płyną po laury,
Oni, Tytany, Centaury,
Prawi synowie brawury!

Już ciągną: dłonie na sterach,
Stalowe nerwy napięte —
To mórz podgwiezdnych okręty,
Fata morgana... chimera...

Słońce zaćmione pobladło
I patrzy w ziemię z podziwem —
Skąd się tych orłów gwarliwe
Stado zuchwale wykradło?!...

Tam... oceanu się fala
Z rykiem i szumem przelewa —
Znużone skrzydło omdlewa
Dzielnym potomkom Dedala.

Mgla się rozwiesza w bezkresie,
Snu braknie mięśniom, umysłom —
Darmo im słońce rozbłysło
Junackich zrywów, uniesień...

Slabną już orly... Aż oto
Na horyzoncie bandera —
Serce się z piersi wydziera
Z nowym zapałem, ochotą!...

Sił dobywając ostatka,
Skrzydłem zatoczą rozgłośnie —
Na pokład cichy miłośnie
Przytula ich — awjo-matka.

Inż. J. Plebański

Nowoczesne urządzenia radjowe na okrętach

Na okrętach jak wiadomo radjotelegraf odgrywa pierwszorzędną rolę, gdyż jest to jedyny i to absolutnie jedyny sposób komunikacji z lądem i drugimi okrętami.

Znany dzisiaj szeroko znak telegraficzny S.O.S. (save our souls —ratujcie nasze dusze) nadawany był tysiące razy przez okręty we wszystkich częściach świata i jak obliczono dzięki telegrafowi bez drutu uratowano już dziesiątki tysięcy ginących statków.
Radjo telegraf na okrętach istnieje dzisiaj już około 30 lat i oczywiście dzięki szalonemu postępowi w dziedzinie radjotechniki uległ również znacznym zmianom i udoskonaleniom.



Kabina radjowa na wielkim okręcie.

Pierwotne odbiorniki z detektorem zostały obecnie zastąpione przez nowoczesne odbiorniki lampowe.

Pierwotne nadajniki iskrowe względnie małej mocy obecnie są prawie, że nieużywane, ustępując miejsca nowoczesnym nadajnikom lampowym (o drganiach niegasnących), posiadających znacznie większą moc i daleko większy zasięg.

Nakoniec szeroko stosuje się obecnie urządzenia radjogonjometryczne, pozwalające na dokładne określenie pozycji statku na morzu lub podczas mgły, co jak wiadomo jest bardzo ważną rzeczą przy dojeżdżaniu do portów, gdy dzięki mgle, możliwe są zderzenia z innymi statkami.

Oczywiście zależnie od wielkości statku możliwe są stosowania najrozmaitszych kompletów urządzeń radjowych.

Na załączonym rysunku widzimy nowoczesne urządzenia dla dużego statku pasażerskiego.

Z lewej strony, widzimy nadajnik bezpieczeństwa (zapasowy), który może być uruchomiony niezależnie od pozostałej aparatury w razie jakichś uszkodzeń i w wypadku niebezpieczeństwa.

W środku widzimy odbiornik lampowy o ogromnym zakresie fal, mianowicie od 15 do 20 tys. metrów wraz z heterodyną niezależną oraz wzmacniaczem wielkiej częstotliwości.

Na prawo znajduje się nadajnik 2 kw. na krótkie i duże fale.

Odbiornik gonjometryczny na rysunku, nie jest pokazany, gdyż znajduje się w kajucie map.

Na większych okrętach np. na okręcie „Empress of Britain" linji „Canadian Pacific", oprócz tego znajduje się urządzenie dla dupleksowej telefonji kombinowanej (na krótkich falach). W ten sposób dowolny pasażer okrętu przez zwykły telefon w swojej kabinie, może rozmawiać via radjo, i następnie połączenia drutowe z dowolnym abonentem telefonicznym na całej kuli ziemskiej t.j. oczywiście z takimi punktami gdzie dociera zwykły telefon i połączenia międzymiastowe.

Oprócz tego na większych okrętach, używa się jeszcze jednego przyrządu który chociaż nie jest ściśle radjowym, jednakże pracuje na pewnych zasadach wspólnych z radjotechniką. Mam tu mianowicie na myśli tak zwany echometr, czyli przyrząd do mierzenia głębokości morza za pomocą fal akustycznych nadsłyszalnych.

Urządzenia pokazane na załączonym rysunku, są produkcji T-wa Marconi'ego, które, jak wiadomo, w tej dziedzinie pracuje bodaj najdawniej ze wszystkich towarzystw radjowych całego świata.

Nowoczesne sposoby mierzenia głębokości morza



Echometr dla mierzenia głębokości morza

W dawnych czasach głębokość morza mierzono za pomocą sondowania, czyli opuszczania ciężaru na linie i mierzeniu długości tej liny.

W czasach późniejszych powstały inne systemy, znacznie wygodniejsze, jednakże najwięcej dogodny i pewny instrument skonstruowany został dopiero w ostatnich czasach.

Urządzenie tego rodzaju widzimy na załączonym rysunku. Jest to tak zwany echometr produkcji T-wa Marconi'ego w Londynie, według znanego systemu Langevin-Chilowski.

System ten oparty jest na elektrycznem mierzeniu drogi przebieganej od dna okrętu, do dna morza i z powrotem (echo) przez fale dźwiękowe, ultraakustyczne t. j. o częstotliwości nadsłyszalnej.

Do generowania tych drgań służy płytka kwarcowa, umieszczona między dwoma płytami stalowemi. Całość (tak zwany projektor) umieszcza się na dnie okrętu w specjalnym otworze tak żeby generowane fale, trafiały w kierunku dna morza. Powyższa płytka kwarcowa wprawia się w drgania za pomocą znanego efektu pierokwarcowego. Efekt ten polega na tem, że gdy na dwie płyty, z umieszczonym między nimi kwarcem, damy zmienne potencjały elektryczne, kwarc zaczyna wibrować i wysyłać dźwięki zależne co do częstotliwości od jego wymiarów.

Fale nadsłyszalne wysyłane przez kwarc, dosięgając dna morza odbijają się i nadejście fali odbitej do okrętu notuje specjalny przyrząd.

Na powyższej zasadzie, zostało skonstruowane urządzenie, które w sposób ciągły i bez najmniejszego szumu, wskazuje wprost w metrach lub kilometrach głębokość morza pod okrętem.

Urządzenie takie, nie wymaga żadnych maszyn i pomocniczych urządzeń; w rzeczywistości dla uruchomienia echometru wystarcza 4-woltowy akumulator.

Szybkość pomiarów jest również nadzwyczajna, gdyż można mierzyć nawet 10 razy na minutę.

O ile prostą jest cała instalacja, widzimy na załączonej fotografji.

Życie emigracyjne

NOWE TRANSPORTY EMIGRANTÓW.

W ciągu miesiąca listopada r. b. wyjechały do Stanów Zjednoczonych A. Północnej, Kanady, Brazylji i Argentyny i innych krajów, dalsze transporty emigrantów w liczbie około 400 osób, przygotowanych do podróży przez Syndykat Emigracyjny. Wymagane od emigrantów formalności wyjazdowe, zostały załatwione za pośrednictwem Oddziałów i Agentur Syndykatu Emigracyjnego, dzięki czemu uchroniono emigrantów od zbędnych podróży do różnych Urzędów, oraz od wyzysku nielegalnych pośredników emigracyjnych.

EMIGRACJA DO MEKSYKU.

Syndykat Emigracyjny zawiadamia emigrantów mających uzyskać wizę meksykańską, ażeby we własnym interesie, zwracali się conajmniej na dwa tygodnie przed odejściem transportu z Warszawy, do właściwych placówek Syndykatu Emigracyjnego, ze wszystkiemi dokumentami, w celu uzyskania wizy w Konsulacie Meksykańskim w Warszawie.

Konsulat Meksykański może wizy nie udzielić, jeśli dokumenty danego emigranta nie zostaną złożone w Konsulacie przynajmniej na 10 dni przed odejściem transportu z Warszawy.

EMIGRACJA DO URUGWAJU.

Syndykat Emigracyjny podaje do wiadomości, że do Urugwaju, Ekspozytury Urzędu Emigracyjnego, będą wydawały ponownie zaświadczenia na paszporty emigracyjne i wizy bez wezwań. Natomiast każdy emigrant winien wykazać się posiadaniem 50 dolarów amer.

Bez wezwań mogą wyjeżdżać samotni robotnicy fizyczni i rzemieślnicy.

EMIGRACJA DO PALESTYNY.

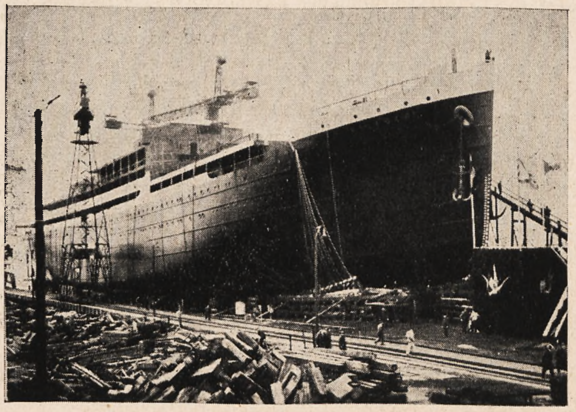
W jerozolimskim dzienniku urzędowym ukazało się rozporządzenie w sprawie certyfikatów palestyńskich dla emigrantów-robotników na okres półroczny od września r. b. do marca 1932 r.

Rozporządzenie to przewiduje przydzielenie Agencji żydowskiej na wymieniony okres 350 certyfikatów dla emigrantów w wieku od 18 do 35 lat, w tem 150 dla mężczyzn i 200 dla kobiet. Rzeczony kontyngent jest niższy znacznie od zapowiadanego, miał on bowiem wynosić 1.750 osób.

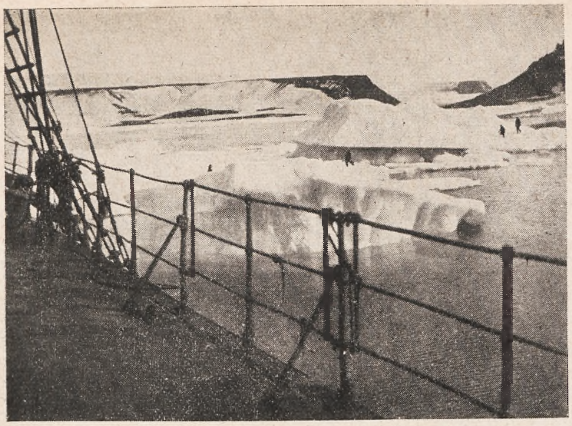
PODPISYWANIE PASZPORTÓW.

Mimo stałych napomnień, bardzo często się zdarza, że emigranci nie podpisują paszportów zagranicznych.

Ponieważ szereg formalności wymaganych od emigrantów, załatwia Syndykat Emigracyjny (Warszawa, Marszałkowska 124) i Oddziały oraz Agencje na prowincji, bez ich osobistego udziału, zwra-



Niemiecki olbrzym „Orinoco“ — 9.000 t.



Z wyprawy „Sedow'a". Na morzu arktycznem.

camy uwagę wszystkich zainteresowanych, ażeby natychmiast po otrzymaniu paszportu w odpowiedniem miejscu (pod fografją) kładli swój podpis (niepiśmienni zamiast podpisu — odcisk palca), brak bowiem podpisu jest często przyczyną dużych trudności (np. przy uzyskaniu wiz itp.) oraz przewlekania się szkodliwego przy załatwianiu spraw, gdyż w takich wypadkach paszport specjalnie trzeba przesyłać emigrantowi do podpisu.

PASZPORTY NANSENOWSKIE (FRANCJA).

Emigranci, udający się do Francji na podstawie kontraktów pracy lub wezwań od krewnych i posiadający t. zw. świadectwa tożsamości (paszporty nansenowskie) mogą uzyskać wizę francuską dopiero wówczas, gdy na takim paszporcie znajduje się polska wiza powrotna, udzielana zazwyczaj przez starostwo, które wydało paszport.

Paszporty nansenowskie otrzymują emigranci, których przynależności państwowej ustalić nie można.

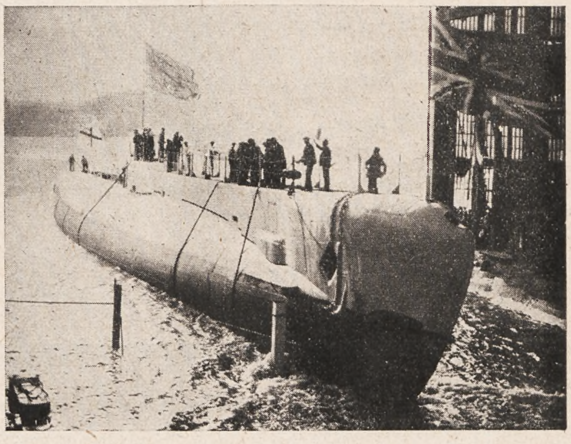
KONTYNGENT ROLNIKÓW DO ARGENTYNY.

Syndykat Emigracyjny podaje do wiadomości, że Urząd Emigracyjny powiększył kontyngent na miesiąc grudzień do 300 osób, na styczeń 1932 r. do 500 osób.

W ramach powyższego kontyngentu będą mogli wyjeżdżać robotnicy rolni samotni, małżeństwa rolnicze bezdzietne, o ile żony są również zdolne do pracy fizycznej i małżeństwa rolnicze z dziećmi dorosłemi, jeśli każdy z członków rodziny zosobna zdolny jest do pracy i mogą pracować oddzielnie w różnych miejscach, a nawet w różnych miejscowościach.

Kandydaci na wyjazd muszą posiadać po zł. 950 na opłacenie karty okrętowej i zł. 305,60 na wizę argentyńską.

Informacyj o warunkach wyjazdu zagranicę i pomocy przy wyrobieniu dokumentów wyjazdowych udziela Centrala Syndykatu Emigracyjnego w Warszawie (ul. Marszałkowska 124) i Oddziały oraz Agentury Syndykatu na prowincji.



Nowa angielska łódź podwodna — „Rainbow".

Bonzio ma głos...



Znów otrzymałem całą masę listów. Tym razem z różnych stron Polski dopominają się moi wielbiciele o to bym fotografował jaknajwięcej i wszystko zamieszczał w „Flocie", bo piszą, że takich „handlów warszawskich" jest wszędzzie dużo i warto je na światło dzienne wyciągać.

Zgadzam się z tem i prośbę Czytelników w miarę możności spełnię.

Tymczasem chcę tu jednemu „marynarzowi słodkich wód" z asfaltu warszawskiego powiedzieć, że ededrony to nie żadne ryby porośnięte sierścią, którą wypchałem swoją poduszkę.

Pisałem przecież wyraźnie, że ededronów nałapałem na biegunie północnym, a łapie się nietylko ryby bo i ptaki. Ededrony to właśnie takie ptaki porośnięte bardzo delikatnym puchem, a nie ryby panie „marynarz" — ededrony to nie androny, ani andruty.

Inny znów gaduła pisze: „Panie fotograf, niech pan zdejmie wieloryba, albo fokę..." — a może białego niedźwiedzia? I proszę nie pisać „Panie fotograf" bo jestem marynarz z dziada pradziada i zawodu swego nie zmienię za żadne skarby świata. Nie myślcie jednak, że te listy mnie irytują — przeciwnie, bardzo je lubię otrzymywać, a nawet proszę piszcie do mnie jaknajwięcej — adresujcie do „Floty Narodowej" dla Bonzia — już oni mnie to doręczą, gdziebym nie był.

Za kilka dni Boże Narodzenie, więc przyjmijcie odemnie najserdeczniejsze życzenia wesołych i zdrowych świąt, a nie poprzejadajcie się kluskami z makiem i niech was brzuszek nie boli, raczej niech was boli głowa o rozwój naszej marynarki i oto, żeby Polska jaknajprędzej była wielką morską potęgą, czego wam i sobie życzę.

Po Nowym Roku znów sobie pogadamy.

(a)

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

Szarada — Zagadka

Gdy w przestrzenie wód wyruszy,
To mu *pierwszy* śpiewa w duszy —
Czuje się, jak pan,
Pod sklepieniem płynie nieba,
Nic mu więcej nie potrzeba,
Idzie z burzą w tan. —
Ministerskich *drugich* nie chce,
Zaszczyt taki go nie łechce —
Nie dlań taki sport,
Pośród deszczu, czy śród śniegu,
Gdy przypłynie już do brzegu —
Szczęściem mu jest port. —
Ojcem mu, (jak śpiewa junak),
To — żaglowiec, matką — szkuna,
Bratem — fali szkwał;
Świat, choć wielki — jest mu mały.
Glob w objęcia wziął — by cały,
Z gwiazdami by spał. —

Metamorfozy

W niżej podanych wyrazach tak poprzestawiać litery, aby otrzymać *osiem różnych przysłów i sentencyj.* —

1. *Nieżyt — siejba — celem.*
2. *Palac — pajac — Kara — atak.*
3. *Owad — Ren — Wiek.*
4. *Dowód — rana — to — ukaz — Bug.*
5. *Trąd — łup — pumy — sągi — umie.*
6. *Marka — jatki — kpina.*
7. *Poprad — pałace — niwa.*
8. *Rozumy — szyją — radja — Wisła.*

HENRYK PIANOWSKI

W I A T R

Wiatr
wstał gdzieś hen z odmętu
i ruszył posuwiście —
roztrącił stado mew
jak liście...
Pogonił na spotkanie
igraszki — okrętu
by nagle
huknąć w żagle
zatoczyć wraz półkole
i grzbiety fal
przeorać nim jak rolę
i pognać w dal
na dolę i niedolę...

BRONISŁAW MARJAN MIAZGOWSKI

„DAR POMORZA"



Szkolny statek marynarki handlowej — ofiarowany społeczeństwu przez Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu.

KOMITET FLOTY NARODOWEJ

MA NA CELU ZBIERANIE FUNDUSZÓW NA ROZBUDOWĘ MARYNARKI WOJENNEJ I HANDLOWEJ

SKŁADAJCIE OFIARY NA TEN CEL, BO SILNA FLOTA — TO POTĘGA PAŃSTWA

ADRES CENTRALI: Warszawa, Elektoralna 2, konto P. K. O. Nr. 30.
„ STOŁECZNEGO KOM. FL. N.—Senatorska 14, konto P. K. O. 16080.

Czytajcie
Prenumerujcie
Ogłaszajcie się

„Polska Flota Narodowa"

dociera do najdalszych zakątków Polski i jest czytana przez wszystkie sfery społeczne

Redakcja prosi Czytelników o łaskawe nadsyłanie fotografij, korespondencyj i artykułów.

Następny numer pisma ukaże się 1 stycznia 1932

Egzemplarz kosztować będzie tylko 1 zł. 20 gr.

Nr. 1-szy, II-go roku wydawnictwa, ukaże się 1-go stycznia 1932

Prenumerata roczna zł. 13. Nadsyłanych rękopisów Redakcja nie zwraca.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł. Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.